Б22 01/25
Б.Ф.
1

522 01/25 bp

Б22 01/25

Гос. Историч.-Научн. Б-ка НКП РСФСР
Инвент. № 30147
21/X 1936 г.

Д 7105
31/XII 19г.

Россия. М-во путей сообщения. Комиссия...

Журналъ № 2

Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи линій Канеловка—Недвиговка—Донецкій бассейнъ, Екатеринодаръ—Туапсе и Бѣлорѣченская—Грачи.

I. Засѣданія 17 и 18 мая 1916 года.

604/13

ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ:

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ . . . . . т. с. *Н. Е. Гіацинтовъ.*

ПРИСУТСТВОВАЛИ ЧЛЕНЫ:

Отъ Министерства Путей Сообщенія . . .	т. с. *Ястржембскій.*
	д. с. с. *Червинскій.*
	колл. сов. *Волковъ.*
Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ .	д. с. с. *Вишняковъ.*
	с. с. *Ефремовскій.*
Отъ Военнаго Министерства	подп. *Ефимьевъ.*
	т. с. *Ивановъ.*
Отъ Министерства Двора и Удѣловъ . .	д. с. с. *Панчулидзевъ.*
Отъ Министерства Торговли и Промышленности	д. с. с. *Варзаръ.*
Отъ Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства	д. с. с. *Котляровъ.*
Отъ Государственнаго Контроля . . .	д. с. с. *Ризниковъ.*
	колл. сов. князь *Мещерскій.*
Отъ Министерства Финансовъ	с. с. *Тихоцкій.*

Представители правительственныхъ учрежденій:

Отъ Кавказскаго Намѣстничества . . . д. с. с. *Черемисиновъ.*

Представители желѣзнодорожныхъ обществъ и общественныхъ учрежденій:

Отъ Правленія О-ва Владикавказской ж. д.	*В. Т. Чернышевъ.*
	В. А. Вырженскій.
Отъ Правленія О-ва Сѣверо-Донецкой ж. д.	*Е. А. Могилянскій.*
Отъ Правленія О-ва Черноморской ж. д.	*С. О. Соболевъ.*
	С. Н. Троцкій-Сенютовичъ.
Отъ Правленія О-ва Юго-Восточныхъ ж. д.	*Ф. В. Коробовъ.*
Отъ Совѣта Горнопромышленниковъ Юга Россіи	*Н. М. Базькевичъ.*
Отъ Екатеринодарскаго Биржевого Комитета и г. Екатеринодара	*А. И. Литовкинъ.*
Отъ города Азова	*К. П. Бреславцевъ.*
	И. О. Митошниченко.
Отъ города Ростова на Дону	*Н. Ф. Горбачевъ.*
	И. С. Кошкинъ.
Отъ казачьихъ станицъ Майкопскаго Отдѣла	*Ф. М. Селецкій.*
	И. А. Маймулинъ.
	К. Н. Канареевъ.
Отъ станицы Константиновской	Членъ Гос. Думы *А. А. Назаровъ.*
	Чл. Гос. Думы *Ф. В. Черячукинъ.*
	Членъ Гос. Думы *Ф. С. Рубцовъ.*
	И. С. Рудухинъ.
	Е. Д. Логвиновъ.
„ города Майкопа	Чл. Гос. Думы *М. Н. Карауловъ.*
	Д. С. Иваненковъ.
„ Кубанской области	Членъ Гос. Думы *К. Л. Бардижъ.*
	Чл. Гос. Думы *Ю. М. Лебедевъ.*
	Ф. А. Щербина.
„ станицы Ладожской	*А. В. Басовъ.*
„ „ Даховской	*М. С. Шмыринъ.*
„ „ Незамаевской	*С. Я. Сукъ.*
„ „ Абодзерской	*М. М. Кузьменко.*
„ города Луганска	*Н. С. Васневъ.*
	А. Д. Губинъ.

Предприниматели:

1) Представители Правленія Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги	*Г. Н. Викторовъ.*
	А. И. Вербломеръ.
	Г. І. Шахбудаговъ.
	В. Ф. Давыдовъ.

2) Представители Правленія Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги . *С. С. Ланко.*
Ф. Н. Дроздовъ.
И. В. Рымаревскій.
И. И. Орѣховъ.
А. Н. Лисовскій.
А. В. Сахаровъ.
Ф. Н. Веригинъ.

3) Инженеръ-механикъ . . . . . д. с. с. *Добротворскій.*

Дѣлопроизводитель Комиссіи . . . с. с. Князь *М. М. Хилковъ.*

II. Засѣданія 23 и 26 ноября 1916 года.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ:

Товарищъ Министра Путей Сообщенія . *И. Н. Борисовъ.*

ПРИСУТСТВОВАЛИ ЧЛЕНЫ:

Отъ Министерства Финансовъ . . . . . д. с. с. *Старынкевичъ.*
. д. с. с. *Оппенгеймъ.*
„ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ . д. с. с. *Виняковъ.*
„ Военнаго Министерства . . . . . т. с. *Ивановъ.*
„ Морского Министерства . . . . . кап. 1 ранга *Доливо-Добровольскій.*
„ Министерства Торговли и Промышленности . . . . . д. с. с. *Бѣлелюбскій.*
. д. с. с. *Варзаръ.*
с. с. *Ивановскій.*
колл. сов. *Ковалевъ.*

Отъ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ . . . . . д. с. с. *Панчулидзевъ.*

Отъ Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства . . . . . т. с. *Шульцъ.*
д. с. с. *Дмитріевъ.*
д. с. с. *Кошко.*
д. с. с. *Котляровъ.*
д. с. с. *Чиркинъ.*

Отъ Государственнаго Контроля . . . *И. Жарновскій.*
с. с. *І. К. Либинъ.*

Отъ Министерства Путей Сообщенія . . д. с. с. *Будаговъ.*
д. с. с. *Червинскій.*
д. с. с. *Ливеровскій.*
с. с. *Успенскій.*

Представитель Намѣстничества Его Императорскаго Величества на Кавказѣ . . . . . д. с. с. *Черемисиновъ.*

Представители желѣзнодорожныхъ Обществъ и общественныхъ учрежденій:

Отъ Правленія Владикавказской ж. д.	*В. А. Вѣрженскій.*
	С. М. Петерсенъ.
„ „ Черноморской ж. д.	*С. О. Соболевъ.*
	С. Н. Троцкій-Сенютовичъ.
	Д. С. Матренинскій.
„ „ Юго-Восточныхъ ж. д.	*М. М. Руденковъ.*
„ города Ростова на Дону	*Н. В. Смирновъ.*
	Н. Ф. Горбачевъ.
„ станицъ Кубанской области и города Майкопа	ген.-лейт. *В. В. Мищенко.*
	Ф. М. Солоцкій.
	И. А. Маймулинъ.
	Д. С. Иваненковъ.
	К. Н. Канаревъ.
	А. В. Басовъ.
„ Донской области	Членъ Гос. Думы *Назаровъ.*
	Членъ Гос. Думы *Харламовъ.*
	Е. Д. Логвиновъ.
„ Черноморской губерніи	Членъ Гос. Думы *Николаевъ.*

Предприниматели:

1) Представители Правленія Армавиръ-Туапсинской ж. д.	*В. Ф. Давыдовъ.*
	И. В. Нерода.
	В. В. Нѣмчиновъ.
	Г. Г. Шахбудаговъ.
	Я. П. Дуропъ.
2) Представители Правленія Черноморско-Кубанской ж. д	*И. И. Орѣховъ.*
	А. Н. Лисовскій.
3) Инженеръ-механикъ	д. с. с. *Добротворскій.*

За Дѣлопроизводителя Комиссіи *Кн. В. А. Оболенскій.*

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стран.

Общее значеніе линій:

Екатеринодаръ—Туапсе 1
Райгородка—Недвиговка—Канеловская 2
Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская 3

Грузооборотъ проектируемыхъ линій:

Подсчетъ предпринимателей 6
Подсчетъ Дѣлопроизводства Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ 8

Засѣданія Комиссіи 17 и 18 мая 1916 г.

Заявленія предпринимателей 8
Заявленія представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ . . 13
Заявленія представителей мѣстныхъ общественныхъ учрежденій . . 15
Подсчетъ Дѣлопроизводства Отдѣла Новыхъ Дорогъ 18

Засѣданіе Комиссіи 23 ноября 1916 г.

Заявленія мѣстныхъ представителей и представителей Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги по вопросу о сооруженіи линіи Грачи—Бѣлорѣченская 24
Заявленія мѣстныхъ представителей и представителей Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги по вопросу о сооруженіи линій Райгородка — Недвиговка — Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе 32
Заявленія представителей другихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ . . 34

Засѣданіе Комиссіи 26 ноября 1916 г. 39

Заключенія Комиссіи 45

Изложеніе дѣла.

Въ засѣданіяхъ Комиссіи о новыхъ дорогахъ 17 и 18 мая и 23 и 26 ноября 1916 г. разсматривались проекты сооруженія слѣдующихъ линій: Райгородка—Недвиговка (214 вер.), Недвиговка—Канеловская (91 вер.), Екатеринодаръ—Туапсе (130 вер.) и Грачи—Бѣлорѣченская (450 в.). Проекты первыхъ трехъ составлены Обществомъ Черноморско-Кубанской желѣзной дороги, проектъ послѣдней—Обществомъ Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги. Оба названныя Общества являются предпринимателями и соискателями концессій. Кромѣ того, въ качествѣ предпринимателя на постройку линіи, соединяющей новымъ путемъ Кавказъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ юго-восточной Россіи, примѣрно, въ томъ же районѣ, гдѣ проектируется линія Грачи—Бѣлорѣченская, выступаетъ инженеръ-механикъ В. Ф. Добротворскій.

Засѣданія Комиссіи 17 и 18 мая происходили при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ, а засѣданія 23 и 26 ноября уже въ новомъ составѣ Комиссіи при Отдѣлѣ Новыхъ Дорогъ Министерства Путей Сообщенія, въ вѣдѣніе котораго за этотъ промежутокъ времени перешла Комиссія.

Общее значеніе линій.

Проектируемыя линіи, по предположеніямъ предпринимателей, являются необходимыми, съ одной стороны, для разгрузки Ростовскаго узла, а съ другой—въ цѣляхъ сокращенія въ сообщеніяхъ портовъ Чернаго моря, а также значительной части Кавказа и Закавказья съ остальной Россіей.

Линія Екатеринодаръ—Туапсе.

Линія Екатеринодаръ—Туапсе даетъ ближайшее сообщеніе порту Туапсе съ Донецкимъ бассейномъ и центральной Россіей. Такъ какъ разстояніе отъ Ростова до Новороссійска только на сорокъ одну версту короче разстоянія между Ростовомъ и Туапсе, то можно ожидать, что часть грузовъ, направляющихся на Новороссійскъ съ далекихъ разстояній съ проведеніемъ линіи можетъ пойти на новый портъ Туапсе.

Линія даетъ нѣкоторое сокращеніе пути въ сообщеніи Закавказья съ центральной Россіей не только по сравненію съ существующимъ путемъ на Баладжары, но и съ сокращеннымъ при посредствѣ Черноморской дороги путемъ на Туапсе—Крымскую, а именно:

Число верстъ отъ Москвы до Тифлиса.

а) черезъ Козловъ—Ростовъ—Баладжары . .	2.233
б) „ Козловъ—Ростовъ—Кущевку—Крымскую—Туапсе	2.205
в) черезъ Козловъ—Ростовъ—Кущевку—Екатеринодаръ—Туапсе	2.137

Поэтому дорога имѣетъ всѣ основанія разсчитывать, въ особенности съ осуществленіемъ проектируемаго спрямленія—Канеловская—Недвиговка (или Батайскъ), на обслуживаніе транскавказскаго транзита. Однако, транскавказскій транзитъ будетъ лишь временнымъ достояніемъ дороги, до постройки линіи Козловъ—Св. Крестъ и продолженія ея на Тифлисъ, которая значительно сократитъ разстояніе между Закавказьемъ и почти всей остальной Россіей. Такъ, разстояніе отъ Москвы до Тифлиса сократится до 1.823 вер. Послѣ проведенія Перевальной дороги тарифораздѣлъ ея съ проектируемой линіей Екатеринодаръ—Туапсе будетъ находиться къ западу отъ Сурамскаго перевала, и потому на долю этой послѣдней изъ всего закавказскаго транзита останется почти одинъ лишь транзитъ Черноморскаго побережья.

Линія, головной участокъ которой между Екатеринодаромъ и Горячимъ Ключемъ (50 вер.) уже разрѣшенъ къ постройкѣ, проходитъ на протяженіи 30 вер. отъ Екатеринодара по всхолмленной степи, а далѣе на югъ идетъ, подымаясь по долинѣ рѣки Псекупса, между лѣсистыми склонами горъ. Пройдя черезъ главный хребетъ тоннелемъ, дорога спускается внизъ, къ Черному морю. Въ южной, горной части дорога будетъ обслуживать лѣсной районъ, изъ котораго лѣсъ, какъ можно ожидать, пойдетъ преимущественно въ Донецкій бассейнъ. Отсюда же будутъ отправляться въ значительныхъ количествахъ фрукты и табакъ. Сѣверная часть линіи, проходя по земледѣльческой мѣстности, будетъ отправлять, главнымъ образомъ, хлѣбные грузы.

Райгородка (Родаково)—Недвиговка и Недвиговка—Канеловская.

Линія Райгородка (Родаково)—Недвиговка съ продолженіемъ до Канеловской проектирована какъ продолженіе внесеннаго на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій проекта линіи Москва—Донецкій бассейнъ, и направленіе ея сѣвернаго участка на Райгородку или Родаково ставится предпринимателями въ зависимость отъ южнаго выхода указанной магистрали.

Согласно трассы, представленной предпринимателями, проектируемая линія пересѣчетъ (при варіантѣ на Райгородку) участокъ Миллерово—Родаково Юго-Восточныхъ дорогъ нѣсколько западнѣе Луганска, участокъ Лихая—Родаково Сѣверо-Донецкой ж. д. у ст. Шмитовской и (при

обоихъ варіантахъ) участокъ Звѣрево—Дебальцево Екатерининской ж. д., Сѣверный участокъ линіи (Райгородка—Недвиговка) заканчивается на югѣ смычкой съ линіей Ростовъ—Таганрогъ Екатерининской ж. д., на 26-ой верстѣ отъ Ростова, гдѣ проектируется устройство станціи Недвиговка. Къ югу отъ Недвиговки начинается южный участокъ линіи (Недвиговка—Канеловская). Здѣсь, въ нижнемъ теченіи Дона предполагается сооруженіе моста съ разводной частью для пропуска крупныхъ судовъ.

Участокъ Недвиговка—Канеловская, имѣя протяженіемъ 91 версту, проходитъ черезъ г. Азовъ и оканчивается у ст. Канеловской Черноморско-Кубанской ж. д.

При посредствѣ обоихъ участковъ линіи тоже нѣсколько спрямляется путь въ сообщеніи Закавказья и Черноморскихъ портовъ съ Центральной Россіей.

Разстоянія отъ Москвы до Новороссійска и Туапсе.

1) Москва—Козловъ—Ростовъ—Кущевка—Крымская—Туапсе	1.622
2) Москва—Козловъ—Ростовъ—Кущевка—Екатеринодаръ—Туапсе	1.554
3) Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Крымекая—Туапсе	1.580
4) Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе	1.523
5) Москва—Ростовъ—Тихорѣцкая—Екатеринодаръ—Новороссійскъ	1.563
6) Москва—Ростовъ—Кущевка—Екатеринодаръ—Новороссійскъ	1.555
7) Москва—Ростовъ—Кущевка—Крымская—Новороссійскъ	1.513
8) Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Екатеринодаръ—Новороссійскъ . .	1.521
9) Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	1.481

Сокращеніе разстояній достигается и въ сообщеніи Донецкаго бассейна съ Черноморскими портами и замавказьемъ, и каменный уголь, направляющійся къ портамъ, долженъ занять видное мѣсто въ грузооборотѣ дороги.

Есть основаніе предполагать, что и хлѣбные грузы изъ восточной Россіи и Сибири въ періодъ замерзанія Ростовскаго порта будутъ направляться по проектируемой линіи къ портамъ Черноморскаго побережья.

Мѣстное значеніе линіи Райгородка—Недвиговка—Канеловская, проходящей по богатой земледѣльческой мѣстности, не подлежитъ сомнѣнію. На сѣверномъ участкѣ, гдѣ линія прорѣзываетъ каменноугольный районъ Донецкаго

бассейна, проведеніе линіи должно вызвать къ жизни новыя предпріятія по разработкѣ залежей каменнаго угля.

Предприниматели придаютъ большое значеніе линіи Райгородка—Недвиговка—Канеловская, какъ дорогѣ, разгружающей забитый грузами Ростовскій узелъ. Соображеніе это, несомнѣнно, заслуживаетъ вниманія, но служить однимъ изъ основныхъ доводовъ для постройки дороги, именно въ указанномъ направленіи, оно не можетъ, такъ какъ есть болѣе простые способы разгрузки Ростовскаго узла, путемъ постройки небольшихъ обходныхъ вѣтокъ, проекты каковыхъ уже имѣются. Поэтому, а также въ виду спорности вопроса о цѣлесообразности постройки желѣзнодорожнаго моста въ устьяхъ Дона, каковой предполагается соорудить по проекту Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги на участкѣ Недвиговка—Канеловская, дѣлопроизводство сочло необходимымъ на всякій случай произвести подсчеты по возможному варіанту линіи Недвиговка—Канеловская въ направленіи Батайскъ—Канеловская. Это измѣненіе направленія дороги не отражается на длинѣ пути изъ Центральной Россіи къ Черноморскимъ портамъ, вмѣстѣ съ тѣмъ сокращая сообщеніе этихъ послѣднихъ съ Заволжьемъ и Сибирью:

	Верстъ.
Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе	1.523
Москва—Козловъ—Ростовъ—Батайскъ—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе	1.524
Москва—Донецкій бассейнъ—Недвиговка—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	1.481
Москва—Козловъ—Батайскъ—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	1.482
Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Недвиговка—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	554
Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Батайскъ—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	520

Грачи — Тихорѣцкая — Бѣлорѣченская.

Совѣщаніе по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства раздѣлило линію Грачи—Бѣлорѣченская на двѣ части, отнеся сѣверную часть Грачи—Тихорѣцкая къ числу дорогъ первоочередныхъ, а южную часть—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская поставило во вторую очередь. Считаясь съ этимъ обстоятельствомъ, приходится разсматривать двѣ возможныхъ комбинаціи при сооруженіи этой линіи: 1) постройку части линіи, отъ Грачей до Тихорѣцкой, протяженіемъ въ 324 версты и 2) постройку всей линіи Грачи—Бѣлорѣченская (450 верстъ).

Линія Грачи—Тихорѣцкая, безъ продолженія ея до Бѣлорѣченской, будетъ имѣть почти исключительно мѣстное значеніе.

Большая часть района дороги имѣетъ прекрасныя черноземныя почвы, дающія обильные урожаи, и хлѣбные грузы должны поступать на нее въ большомъ количествѣ. Въ настоящее время, благодаря экстенсивнымъ формамъ сельскаго хозяйства, пахотная площадь въ этой мѣстности используется весьма неполно и съ проведеніемъ линіи можно разсчитывать на значительное расширеніе запашекъ. Можно ожидать также развитія въ районѣ дороги маслобойнаго производства въ связи съ значительнымъ распространеніемъ въ немъ культуры подсолнуха.

Въ сѣверной своей части линія проходитъ вдоль лѣваго берега Донца, черезъ районъ залеганія каменнаго угля, разработка котораго и въ настоящее время производится въ небольшихъ количествахъ. Послѣ постройки дороги добыча угля должна значительно возрости и онъ будетъ играть видную роль въ ея грузооборотѣ.

Транзитное значеніе линіи Тихорѣцкая—Грачи, безъ продолженія ея до Бѣлорѣченской, совершенно ничтожно.

Не говоря уже о сообщеніи Закавказья и Черноморскихъ портовъ съ южной, центральной и западной Россіей, которое во всякомъ случаѣ будетъ происходить, минуя проектируемую линію, но даже въ сообщеніи Черноморскихъ портовъ съ Поволжьемъ и Сибирью черезъ предполагаемую магистраль Саратовъ—Азовское море линія Тихорѣцкая—Грачи едва ли будетъ имѣть сколько-нибудь крупное значеніе, какъ это видно изъ сравненія слѣдующихъ разстояній:

Сообщеніе съ Новороссійскомъ.

	Верстъ.
Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Кущевка—Крымская—Новороссійскъ	550
Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Батайскъ—Канеловская—Крымская—Новороссійскъ	520
Грачи—Тихорѣцкая—Екатеринодаръ—Новороссійскъ	580

Сообщеніе съ Туапсе.

Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Кущевка—Екатеринодаръ—Туапсе	592
Грачи—Каменоломни—Ростовъ—Батайскъ—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе	562
Грачи—Тихорѣцкая—Екатеринодаръ—Туапсе	582

Такимъ образомъ, путь отъ Грачей до Новороссійска черезъ участокъ Тихорѣцкая—Грачи будетъ длиннѣе даже существующаго пути черезъ Ростовъ, а путь на Туапсе, даже въ случаѣ постройки участка Екатеринодаръ—Туапсе, длиннѣе, чѣмъ черезъ Ростовъ—Канеловскую и лишь на 10 верстъ короче пути на Ростовъ—Кущевку. Нужно полагать, что при такихъ условіяхъ линія Тихорѣцкая—Грачи ограничивалась бы лишь передачей транзита небольшой части прилегающихъ участковъ Владикавказской и Армавиръ—Туапсинской дорогъ въ ихъ сообщеніи съ восточной Россіей.

Продолженіе линіи до Бѣлорѣченской измѣняетъ характеръ дороги. Между Тихорѣцкой и Бѣлорѣченской дорога проходитъ тоже по земледѣльческой мѣстности и тоже будетъ получать довольно большое количество хлѣбныхъ грузовъ, но, вслѣдствіе меньшей населенности этой мѣстности и сравнительно небольшого района протяженія грузовъ, этотъ участокъ будетъ имѣть гораздо болѣе скромное мѣстное значеніе, чѣмъ участокъ Тихорѣцкая—Грачи. Но съ другой стороны только продолженіе дороги Тихорѣцкая—Грачи до Бѣлорѣченской доставитъ ей нѣкоторые транзитные грузы.

Транзитные грузы дорога получитъ, во-первыхъ, отъ товарообмѣна развивающейся промышленности гор. Майкопа, затѣмъ, транзитомъ же пойдутъ по новой дорогѣ въ Донецкій бассейнъ лѣсные грузы изъ района, прилегающаго къ Армавиръ-Туапсинской жел. дор. Есть возможность разсчитывать и на часть сибирскаго и заволожскаго хлѣба, направляющагося на Туапсе, ибо, даже при осуществленіи линій Екатеринодаръ—Туапсе и Канеловская—Батайскъ, разстояніе Грачи—Бѣлорѣченская—Туапсе въ 570 верстъ будетъ всего на 8 вер. длиннѣе разстоянія Грачи—Ростовъ—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе (562 версты)—разница, не имѣющая значенія.

Грузооборотъ проектируемыхъ линій: А. Подсчетъ, произведенный въ экономическихъ запискахъ предпринимателей.

Согласно данныхъ экономическихъ записокъ, составленныхъ Обществами Армавиръ-Туапсинской и Черноморско-Кубанской жел. дорогъ, грузооборотъ проектируемыхъ линій и интенсивность движенія по нимъ грузовъ представляются въ слѣдующемъ видѣ.

	По проекту Черноморско-Кубанской железной дороги.						По проекту Армавиръ-Туапсинской жел. дор.	
	Райгородка-Канеловская (305 вер.).		Недвиговка-Канеловская (91 вер.).		Екатеринодаръ-Туапсе (130 вер.).		Грачи-Бѣлорѣченская (450 вер.).	
	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.
Тысячъ пудовъ отправленія	33.012	990	10.404	114	8.846	68	32.600	72
прибытія	9.024	29	3.030	33	539	4	10.310	23
мѣстнаго движенія	2.100	7	672	7	5.635	43	3.300	7
транзита	160.988	511	49.355	543	17.430	134	71.563	159
Итого	205.124	652	63.461	697	34.452	249	117.773	261
Тысячъ пудо-верстъ отправленія	3.075.500	9.764	481.440	5.290	694.594	5.343	3.814.200	8.476
прибытія	1.087.200	3.451	181.800	1.996	18.865	145	1.216.580	2.703
мѣстнаго движенія	126.000	400	40.320	443	420.590	3.235	396.000	880
транзита	15.553.053	49.375	4.536.825	49.855	2.265.900	17.430	14.481.450	32.181
Итого	19.841.753	62.990	5.240.385	57.584	3.399.949	26.153	19.908.230	44.240
Средній пробѣгъ въ верстахъ:								
грузовъ отправленія	93	—	46	—	79	—	117	—
прибытія	120	—	60	—	35	—	118	—
мѣстнаго движенія	60	—	60	—	75	—	120	—
транзита	96	—	91	—	130	—	202	—
Вообще	97	—	71	—	105	—	170	—
Средняя пудо-верстная ставка по:								
отправленію	1/29	—	1/25	—	1/49	—	1/33	—
прибытію	1/28		1/33		1/73	—	1/54	—
мѣстному движенію	1/30	—	1/30	—	1/31	—	1/42	—
транзиту	1/65		1,50	—	1/37	—	1/46	—
Вообще	1/51	—	1/45	—	1/38	—	1,41	—

Б. Подсчетъ Дѣлопроизводства Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ.

Разсмотрѣвъ данныя предполагаемаго экономичес
записками грузооборота, Дѣлопроизводство Департа
Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ
комъ приняло цифры для линіи Райгородка-Канелов
въ подсчетахъ же по другимъ линіямъ произведены
нѣкоторыя измѣненія, а именно: по линіи Грачи—Бѣ
ченская количество мѣстныхъ грузовъ было взято безъ
роста, а количество транзитныхъ грузовъ нѣсколько с
щено. Сокращеніе коснулось, главнымъ образомъ, пр
лагаемаго транзита съ Черноморской дороги, исчисле
въ запискѣ въ 8 милл. пудовъ, а принятаго дѣлопрои
ствомъ въ $4^1/_2$ милл. пудовъ, а также исключенъ весь
зитъ хлѣбныхъ грузовъ изъ Заволжья и Сибири на
россійскъ, въ виду того, что для нихъ существующій
на Ростовъ—Кущевку является болѣе короткимъ.

По линіи Канеловская—Недвиговка, въ виду несоо
ствія исчисленнаго въ запискѣ количества хлѣбныхъ
зовъ отправленія нормамъ отправленія хлѣба на учас
сосѣднихъ дорогъ, оно было сокращено въ два раза.
того совершенно измѣненъ расчетъ транзитныхъ гр
Изъ общаго количества транзита исключено 15 милл
довъ, которые, по мнѣнію составителей записки, до
пойти на линію въ обходъ загруженнаго Ростовскаго
Вмѣсто того прибавленъ транзитъ со строящихся в
кавказьѣ дорогъ, отъ перехода части грузовъ съ мор
пути на желѣзную дорогу и транзитъ Заволжскаго и С
скаго хлѣба къ Новороссійску. Въ основаніе подсчета
транзита положены данныя, представленныя предпри
телями линіи Грачи—Бѣлорѣченская.

По линіи Екатеринодаръ—Туапсе мѣстные грузы
влены безъ измѣненій, а расчетъ транзитныхъ г
исчисленъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и для лини
неловская—Недвиговка.

Расчетъ Дѣлопроизводства Департамента Желѣ
рожныхъ Дѣлъ, помѣщенный въ таблицахъ прило
былъ представленъ въ Комиссію о Новыхъ желѣзны
рогахъ и разсматривался въ засѣданіяхъ 17 и 18 ма
этихъ засѣданіяхъ выступили по вопросу о постройкѣ
Грачи—Бѣлорѣченская, Екатеринодаръ—Туапсе и
родка—Недвиговка—Каневская и высказали свои с
женія, съ одной стороны, предприниматели и предста
мѣстныхъ общественныхъ учрежденій, а съ другой—
ставители другихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ общ
интересы, которыхъ затрагиваются проведеніемъ указа
линій.

Заявленія предпринимателей.

Предсѣдатель Правленія Общества Черноморско-
ской жел. дороги, И. И. Орѣховъ, и прочіе предста
Правленія заявили, что, вслѣдствіе чрезвычайно не
пріятно сложившихся обстоятельствъ, сооруженіе за

вающейся постройкой Черноморско-Кубанской жел. дороги обойдется значительно дороже, чѣмъ предполагалось, и дорога въ ближайшіе годы поэтому обречена на значительный дефицитъ, который приблизительно опредѣляется въ 850—900 тысячъ рублей въ годъ. Едва ли можно предвидѣть скорую возможность улучшить балансъ дороги, окруженной со всѣхъ сторонъ линіями Владикавказской жел. дороги и имѣющей, благодаря частымъ передачамъ, весьма небольшой пробѣгъ грузовъ (въ среднемъ, 45—50 верстъ). Выходъ изъ создавшагося положенія можетъ дать только продолженіе дороги въ сѣверномъ направленіи до смычки съ предполагаемой къ постройкѣ магистралью Москва—Донецкій бассейнъ, а въ южномъ направленіи—отъ Екатеринодара до Туапсе, до смычки съ Черноморской Побережной дорогой.

Помимо значенія для существующей сѣти Черноморско-Кубанской дороги, проектируемыя линіи имѣютъ важное значеніе, какъ общегосударственное, такъ и для интересовъ мѣстнаго населенія, а именно: 1) получается соединеніе Москвы съ Екатеринодаромъ, Закавказьемъ и Персіей кратчайшимъ путемъ, при чемъ Москва приближается къ Тифлису на 774 версты по сравненію съ существующимъ путемъ на Баладжары. 2) Достигается разгрузка сильно загруженнаго Ростовскаго узла. По свѣдѣніямъ 1913 года, отъ Таганрога къ Ростову проходитъ ежедневно 375 вагоновъ, изъ которыхъ 56%, т. е. около 250 вагоновъ слѣдуютъ далѣе на Батайскъ. Если только часть этихъ вагоновъ, адресованныхъ въ Кубанскую область и на западный Кавказъ пойдетъ по новой линіи, черезъ Недвиговку и Канеловскую, то и этимъ однимъ будетъ достигнута нѣкоторая разгрузка Ростова. 3) Кавказъ и Закавказье получаютъ второе соединеніе съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, что имѣетъ первенствующее общегосударственное и стратегическое значеніе.

Сѣверный участокъ линіи, отъ Райгородки до Недвиговки, проходитъ по богатому угольному району и будетъ способствовать вывозу 60 милліоновъ пудовъ къ Москвѣ, сокращая соотвѣтствующія разстоянія. Въ южномъ направленіи должно пойти лишь 6 милліоновъ пудовъ угля, но пробѣгъ этого груза сильно сократится. Для Ростова получится сокращеніе для угля, идущаго со Звѣревской линіи, въ 137 верстъ, а съ Дебальцевской—въ 56 верстъ. Для Кубанской области сокращеніе будетъ еще большимъ.

Средній участокъ Недвиговка—Канеловская по подсчетамъ экономической записки весьма доходенъ и не столько самъ по себѣ, хотя онъ долженъ дать около 30.000 рублей чистой прибыли, сколько по количеству дополнительнаго дохода существующей Черноморско-Кубанской рельсовой сѣти, выражающейся цифрою 874 тысячи рублей, что покрываетъ дефицитъ сѣти.

Самый южный участокъ Екатеринодаръ—Туапсе проходитъ по мѣстности, богатой лѣсомъ и камнемъ, важенъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ. Этотъ участокъ и даетъ, главнымъ образомъ, сокращеніе между Москвой и Тифлисомъ.

На этой дорогѣ, чисто горный, наиболѣе дорогой участокъ имѣетъ всего 26 верстъ, остальной же путь проходитъ по долинамъ съ небольшими подъемами, и потому сооруженіе ея не будетъ стоить дорого—по примѣрнымъ подсчетамъ около 150.000 руб. верста. Если она и будетъ нѣсколько дефицитна, то дефицитъ съ избыткомъ покроется дополнительнымъ доходомъ сѣти отъ транзитныхъ грузовъ.

Что касается другихъ, подлежащихъ разсмотрѣнію Комиссіи, проектовъ дорогъ, то Общество Черноморско-Кубанской желѣзной дороги не можетъ не отмѣтить крупнаго значенія для края проектируемой Обществомъ Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги линіи Бѣлорѣченская—Грачи. Дорога эта должна получить много хлѣбныхъ грузовъ, какъ мѣстныхъ, такъ и транзитныхъ, съ Поволжья. Существующій однопутный тоннель по направленію на Туапсе едва ли сможетъ, однако, пропустить все это количество грузовъ, а потому устройство Черноморско-Кубанской дорогой второго выхода на Туапсе черезъ Екатеринодаръ не можетъ повредить интересамъ Армавиръ-Туапсинской дороги. Съ другой стороны, линія Екатеринодаръ—Туапсе можетъ разсчитывать на полученіе части грузовъ съ участка Тихорѣцкая—Грачи. Поэтому Общество Черноморско-Кубанской жел. дороги не возражаетъ противъ постройки линіи Бѣлорѣченская—Грачи. Для Общества желательно только имѣть непосредственный подходъ къ Туапсе, хотя оно не отказывается и отъ представленнаго 3 года назадъ варіанта смычки съ Армавиръ-Туапсинской дорогой въ районѣ станціи Гойтхъ. Однако, отношеніе Общества Черноморско-Кубанской дороги къ проекту Армавиръ-Туапсинской кореннымъ образомъ должно измѣниться въ случаѣ предоставленія этому послѣднему участка Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая и одновременномъ отказѣ Обществу Черноморско-Кубанской жел. дорогѣ въ правѣ постройки участка Екатеринодаръ—Туапсе, ибо въ такомъ случаѣ всѣ транзитные Московско-Закавказскіе грузы направятся въ обходъ Черноморско-Кубанской дороги.

Что касается измѣненій, внесенныхъ дѣлопроизводствомъ Комиссіи въ подсчетъ грузооборота, то представители Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги, въ общемъ не возражали противъ нихъ, равно какъ и противъ предложеннаго Дѣлопроизводствомъ соотношенія акціонернаго капитала къ облигаціонному въ 1 : 19. Однако, они считали необходимымъ включить въ грузооборотъ линіи Канеловская—Недвиговка условный транзитъ, т. е. транзитъ грузовъ въ сообщеніи Владикавказской дороги черезъ Ростовъ, часть

которыхъ, вслѣдствіе загруженности Ростовскаго узла, должна пойти обходнымъ путемъ на Недвиговку. Если принять количество условнаго транзита по экономической запискѣ, то полученнымъ отъ него доходомъ покрывается не только исчисленная Дѣлопроизводствомъ приплата казны по гарантіи, но даже остается нѣкоторый избытокъ въ пользу акціонеровъ.

Предсѣдатель Правленія Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги Г. Н. Викторовъ и представитель Правленія Г. Г. Шахбудаговъ указали на двоякое значеніе линіи Бѣлорѣченская—Грачи—транзитное и мѣстное. Какъ транзитная дорога она даетъ кратчайшій выходъ грузамъ Юго-Восточной Россіи, Заволжья и Южной Сибири къ незамерзающимъ портамъ—Новороссійску и Туапсе, разгружая при этомъ какъ Ростовскій узелъ, такъ и Ростовскій портъ. Въ качествѣ мѣстной дороги она обслуживаетъ богатѣйшій хлѣбородный край, откуда теперь, въ виду затруднительности подвоза, хлѣбъ иногда 1—$1^1/_2$ года не можетъ попасть на рынки, подвозъ къ которымъ по непроѣзжимъ дорогамъ обходится населенію очень дорого.

Признавая, что проектируемая Обществомъ Черноморско-Кубанской желѣзной дороги линія Екатеринодаръ—Туапсе является конкуррирующей съ участкомъ Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая, снимая съ него значительную часть транзитныхъ грузовъ, представители Общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги полагали все-таки необходимымъ сооруженіе этого участка, даже въ случаѣ разрѣшенія линіи Екатеринодаръ—Туапсе, въ виду его мѣстнаго значенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, они находили представленный предпринимателями расчетъ стоимости сооруженія линіи Екатеринодаръ—Туапсе преуменьшеннымъ. Что касается варіантовъ выхода линіи Екатеринодаръ—Туапсе къ Туапсинскому порту, то они полагали, что варіантъ смычки близъ ст. Гойтхъ Армавиръ-Туапсинской жел. дороги не допускаетъ устройства узловой станціи безъ грандіозныхъ затратъ, въ виду узости ущелья въ мѣстѣ расположенія станціи, варіантъ смычки въ самомъ Туапсе нецѣлесообразенъ, такъ какъ идетъ 25 верстъ рядомъ съ существующей линіей и тоже вызоветъ затрудненія въ устройствѣ узла въ Туапсе, гдѣ уже существуетъ соединеніе двухъ дорогъ—Черноморской и Армавиръ-Туапсинской. Въ виду этого они высказались за устройство смычки на ст. Агой Черноморской дороги, въ 10 вер. сѣвернѣе Туапсе.

Большія возраженія встрѣтило со стороны представителей Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги сдѣланное Дѣлопроизводствомъ Комиссіи исчисленіе грузооборота линіи Бѣлорѣченская—Грачи.

Считая и исчисленное въ экономической запискѣ количество мѣстныхъ грузовъ нѣсколько преуменьшеннымъ, они

полагали, что сокращать его еще больше, какъ это сдѣлало Дѣлопроизводство, откинувъ предположенный въ запискѣ приростъ мѣстныхъ грузовъ въ 20%, совершенно неправильно, тѣмъ болѣе, что по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета приростъ посѣвной площади за девятилѣтіе 1904—1913 гг. опредѣляется въ 37,09%. Такимъ образомъ, если даже оставить цифру мѣстныхъ грузовъ въ 38.510 пудовъ, то приростъ ихъ съ 1913 года, данныя къ которому положены въ основаніе расчетовъ экономической записки, до 1921 г.—вѣроятнаго открытія движенія, исчисленный изъ 5% въ годъ, долженъ составить 13.475 тысячъ пудовъ, которые дадутъ дорогѣ лишнихъ 518 тысячъ рублей.

Неправильно также принимать доходъ отъ пассажирскаго движенія въ 2.000 рублей на версту. По существующей линіи Армавиръ-Туапсинской дороги размѣръ дохода отъ пассажирскаго движенія равнялся въ 1915 году 2.300 руб. на версту. При этомъ, однако, нужно принять во вниманіе, что изъ 275 верстъ дороги 120 проходятъ по безлюдной горной мѣстности, гдѣ циркулируетъ всего одна пара пассажирскихъ поѣздовъ. Линія Бѣлорѣченская—Грачи пойдетъ 280 верстъ между Бѣлорѣченской и р. Саломъ по густо населенной мѣстности; но и болѣе рѣдко населенный районъ самаго сѣвернаго ея участка—р. Салъ—Грачи все-таки многолюднѣе, чѣмъ районъ горнаго участка линіи Армавиръ—Туапсе. Поэтому можно съ увѣренностью сказать, что доходъ отъ пассажирскаго движенія на линіи Бѣлорѣченская—Грачи будетъ никакъ не менѣе 2.500 руб. на версту.

Увеличеніе поверстной доходности съ 2.000 до 2.500 руб. увеличитъ общую доходность линіи еще на 225.500 руб. Такимъ образомъ, общее увеличеніе валового дохода составитъ 743 тысячи рублей, что почти покрываетъ исчисленную Дѣлопроизводствомъ приплату казны по гарантіи. Но нельзя упускать изъ виду, что вѣроятные платежи казны по гарантіи основной линіи Общества отъ Армавира до Туапсе сохраняется.

Предприниматель В. Ф. Добротворскій указалъ, что линія Грачи—Бѣлорѣченская является лишь звеномъ проектируемой имъ обширной сѣти Саратовъ—Маріуполь и Моршанскъ — Грачи — Бѣлорѣченская. Поэтому разсмотрѣніе линіи Грачи—Бѣлорѣченская является преждевременнымъ и что слѣдуетъ его отложить до разсмотрѣнія проектовъ, дающихъ выходъ углю къ Петрограду. Затѣмъ, В. Ф. Добротворскій заявилъ, что по его проекту линія направляется не на Грачи, а на Бѣлую Калиту, что даетъ сокращеніе разстоянія, при полномъ осуществленіи его проекта, на 50 верстъ. Впрочемъ, онъ согласенъ образовать самостоятельное общество и для осуществленія части своего проекта, отъ Бѣлой Калиты до Бѣлорѣченской.

Заявленія представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Представитель Общества Владикавказской жел. дороги В. А. Вѣрженскій подтвердилъ указанія инженера Шахъ-Будагова на техническія затрудненія постройки линіи Екатеринодаръ—Туапсе, увеличивающія стоимость ея сооруженія. Съ постройкой линіи Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая пробѣгъ для закавказскаго транзита по ней будетъ лишь на нѣсколько верстъ длиннѣе, чѣмъ по направленію Екатеринодаръ — Туапсе. Сами предприниматели обосновываютъ необходимость этого послѣдняго направленія, главнымъ образомъ, имѣя въ виду закрѣпленіе транзита за сѣтью Черноморско-Кубанской жел. дороги, что является интересомъ частнымъ, а не общегосударственнымъ. Для обслуживанія мѣстныхъ интересовъ имѣетъ значеніе лишь участокъ отъ Екатеринодара до хребта, часть котораго до Ключевой уже разрѣшена къ постройкѣ. Для вывоза грузовъ къ порту Туапсе линія эта тоже большого значенія не имѣетъ, такъ какъ отъ Екатеринодара до Новороссійска разстояніе, все-таки, короче, чѣмъ до Туапсе. Такимъ образомъ, достаточныхъ основаній для сооруженія линіи Екатеринодаръ—Туапсе не имѣется. А разъ предпочтеніе передъ этой линіей будетъ оказано линіи Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая, то весь закавказскій транзитъ съ проектируемой линіи Москва — Донецкій бассейнъ и параллельныхъ ей линій направится на Ростовъ, а не на Недвиговку. Поэтому нѣтъ основанія и линію Райгородка—Канеловская вести на Недвиговку, а цѣлесообразнѣе направить ее на Ростовъ.

Ростовскій узелъ, представлявшій ранѣе значительныя стѣсненія, переустраивается для пропуска грузового потока, естественное направленіе коего должно быть сохранено. Кромѣ произведенныхъ уже въ узлѣ переустройствъ, въ настоящее время проектируется постройка особаго соединительнаго обходнаго пути отъ Кизитиринки на Батайскъ и вѣтки отъ станціи Гниловской Екатерининской дороги къ Владикавказской. Вторая изъ этихъ линій назначена къ сооруженію Владикавказской жел. дорогой въ ближайшую очередь.

Нельзя не указать также, что сооруженіе моста въ устьяхъ Дона, какъ это проектируетъ Общество Черноморско-Кубанской дороги, совершенно недопустимо, разъ, что имѣется предположеніе объ устройствѣ гавани для морскихъ судовъ вблизи Ростова, ибо пересѣченіе р. Дона мостомъ крайне стѣснило бы судоходство.

При опредѣленіи финансовыхъ результатовъ сооруженія линій, предположенныхъ Черноморско-Кубанской дорогой, совершенно не принята во вниманіе пропускная способность участковъ отъ Канеловской до Екатеринодара и Крымской, которые не въ состояніи будутъ пропустить громадное количество грузовъ, имѣющихъ пойти въ этомъ направленіи, согласно подсчетамъ дѣлопроизводства. Поэтому на усиле-

ніе пропускной способности придется еще произвести дополнительные расходы.

Точно также, въ случаѣ проведенія линіи Грачи—Бѣлорѣченская, явится необходимость въ постройкѣ второго пути съ тоннелями и віадуками на участкѣ Бѣлорѣченская—Туапсе, что потребуетъ, во всякомъ случаѣ, расхода въ нѣсколько милліоновъ рублей.

Владикавказской дорогѣ всѣ проектируемыя линіи, отвлекая извѣстную часть грузовъ, принесутъ убытки и уменьшатъ ея доходъ. Но изъ двухъ соединеній на Туапсе, независимо отъ общихъ высказанныхъ выше соображеній, все же для нея менѣе вредно направленіе отъ Тихорѣцкой на Бѣлорѣченскую.

Представитель Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, Ф. В. Коробовъ, указалъ на то, что линіи, проектируемыя Обществомъ Черноморско-Кубанской жел. дороги, служа продолженіемъ будущей магистрали Москва—Донецкій бассейнъ и создавая, такимъ образомъ, кратчайшій путь между Москвой и Кавказомъ, отвлекутъ значительную часть грузовъ съ линіи Козловъ—Ростовъ, на которой по требованію Правительства произведена сплошная укладка второго пути и на усиленіе пропускной способности которой Обществомъ израсходовано 20 милліоновъ рублей. Нельзя упускать изъ виду также, что пропускная способность участка Козловъ—Ростовъ возрастетъ еще значительно съ отвлеченіемъ части транзитныхъ грузовъ на будущую линію Козловъ—Св. Крестъ.

Съ другой стороны, нужно имѣть въ виду, что Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ представленъ Правительству другой проектъ соединенія Москвы съ Донецкимъ бассейномъ, которымъ предусмотрѣнъ выходъ на Таганрогъ, болѣе согласованный съ дѣйствительными нуждами промышленности, чѣмъ искусственный выходъ на Ростовъ. Поэтому, при разсмотрѣніи выхода изъ Донецкаго бассейна на югъ, нужно имѣть въ виду и предложеніе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Обращаясь къ проекту Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги, Ф. В. Коробовъ возражалъ противъ мнѣнія предпринимателей о значеніи ея какъ новаго выхода для хлѣбовъ Заволжья и Сибири въ обходъ загруженнаго Ростовскаго узла. Не говоря уже о томъ, что разгрузка Ростовскаго узла достигается сооруженіемъ обходныхъ вѣтвей, по мнѣнію Ф. В. Коробова, объ задачи, возлагающіяся на линію Грачи—Бѣлорѣченская, т. е. созданіе выхода хлѣбамъ съ востока Россіи къ кавказскимъ портамъ и разгрузка Ростовскаго узла, съ успѣхомъ будутъ выполнены линіей Козловъ—Св. Крестъ, ибо разстояніе отъ ст. Чернышевской—пункта пересѣченія ея съ предполагаемой линіей Саратовъ—Каменоломни—до Тихорѣцкой будетъ лишь на три

версты длиннѣе разстолнія черезъ Грачи, по линіи Грачи—Тихорѣцкая.

Большого транзита на линіи Грачи—Бѣлорѣченская тоже ожидать нельзя. Поэтому ее нужно считать исключительно линіей мѣстнаго значенія.

Если Комиссія признаетъ мѣстные интересы настолько самодовлѣющими, чтобы провести эту линію, то Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, съ своей стороны, противъ проведенія ея не имѣетъ возраженій, такъ какъ отвлеченіе на нее грузовъ съ сѣти Юго-Восточныхъ жел. дорогъ не должно быть велико.

Представитель Правленія Общества Сѣверо-Донецкой жел. дороги, Е. А. Могиленскій, внесъ предложеніе о разсмотрѣніи проектируемыхъ Обществомъ Черноморско-Кубанской жел. дорогъ, проходящихъ въ районѣ между Ростовомъ и Донецкимъ бассейномъ, совмѣстно съ проектируемыми Сѣверо-Донецкой дорогой линіями Орелъ—Лиманъ и Ростовъ—Соль.

Представители Общества Черноморской жел. дороги С. Н. Троцкій-Сенютовичъ и С. О. Соболевъ указали, что какъ линія Екатеринодаръ—Туапсе, такъ и участокъ Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, снимутъ съ линіи Черноморской дороги отъ Абинской до Туапсе большую часть ея транзита, что выразится для нѣя потерей валового дохода до 600 тыс. руб. ежегодно.

Въ частности, они полагали, что изъ всей линіи Екатеринодаръ—Туапсе мѣстное значеніе имѣетъ лишь головной ея участокъ между Екатеринодаромъ и Горячимъ Ключемъ, постройка котораго нынѣ уже разрѣшена. Сооруженіемъ этого участка и слѣдовало бы ограничиться.

Съ своей стороны, представители Черноморско-Кубанской и Армавиръ-Туапсинской жел. дорогъ, не отрицая, что проектируемыя ими линіи нанесутъ нѣкоторый ущербъ существующей сѣти, полагали, однако, что это обстоятельство имѣетъ второстепенное значеніе по сравненію съ выгодами, которыя страна пріобрѣтетъ, благодаря образующемуся съ проведеніемъ проектируемыхъ линій значительному сокращенію транзита между Россіей и Кавказомъ.

Заявленія представителей мѣстныхъ общественныхъ учрежденій.

Представители Кубанской области, отъ города Майкопа—Д. С. Иваненковъ и отъ станичнаго населенія—И. А. Маймулинъ, Ф. М. Солоцкій и К. Н. Канареевъ, указавъ на крайнюю необходимость линіи Грачи — Бѣлорѣченская для богатаго края, сильно страдающаго отъ бездорожья, вслѣдствіе котораго хлѣбъ теряетъ въ цѣнѣ до 50%, а привозные товары несоизмѣримо дороги, главное вниманіе удѣлили критикѣ цифръ, приведенныхъ въ экономической запискѣ и положенныхъ въ основаніе грузооборота проектируемой линіи. По ихъ мнѣнію, эти цифры значительно понижаютъ производительность края. Исходя изъ данныхъ о

населенiи, размѣрѣ посѣвовъ и обычныхъ урожаевъ, они доказывали, что производительность района дороги въ предѣлахъ Кубанской области должна быть увеличена по сравненiю съ расчетами записки на 50%. Соотвѣтственно нужно повысить размѣръ экспорта хлѣбовъ, картофеля и подсолнуха. Кромѣ того, въ экспортѣ совсѣмъ не показаны сушеные фрукты, которые дадутъ до 300 тысячъ пудовъ, а также различные древесные матерiалы и древесныя издѣлiя, которыми въ настоящее время завалены территорiи станцiй Майкопъ и Ханской. Значительно уменьшено въ запискѣ и вѣроятное количество грузовъ прибытiя. Неправильно также мнѣнiе, будто линiя Грачи—Бѣлорѣченская будетъ имѣть мало транзитныхъ грузовъ. Достаточно указать на громадные лѣса, расположенные вблизи Майкопа, изъ которыхъ выработанные матерiалы, направляясь въ Донецкiй бассейнъ, будутъ итти по линiи въ большихъ количествахъ. По этой же линiи будутъ подвозиться къ Майкопу и близъ лежащей населенной мѣстности всѣ потребительные и промышленные грузы изъ внутренней Россiи. Въ заключенiе представитель гор. Майкопа, Д. С. Иваненковъ, сослался на сочувственное отношенiе Кавказскаго Намѣстника, Его Высочества Великаго Князя Николая Николаевича, который обѣщалъ поддержать ходатайство Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги о сооруженiи линiи Грачи—Бѣлорѣченская.

Членъ Государственной Думы отъ Донской области, А. А. Назаровъ, находилъ, что въ экономической запискѣ неправильно учтена хлѣбная производительность для Донской области, такъ же, какъ и для Кубанской: посѣвная площадь и урожаи сильно понижены и, главное, не принято во вниманiе значительное увеличенiе посѣвной площади путемъ распашекъ новыхъ цѣлинныхъ земель и перелоговъ. Кромѣ того, онъ указалъ, что на всемъ протяженiи линiи отъ Грачей до Дона въ настоящее время казаки вырабатываютъ уголь кустарнымъ способомъ для отопленiя своихъ жилищъ. Угля имѣются неисчислимые запасы, разработкѣ которыхъ мѣшаетъ лишь отсутствiе желѣзныхъ дорогъ.

Представитель города Екатеринодара А. И. Литовкинъ поддерживалъ проектъ Черноморско-Кубанской дороги, указывая, что дорога эта, сооруженная на средства мѣстнаго населенiя, заслуживаетъ того, чтобы при помощи Правительства выйти изъ зависимаго положенiя, въ которомъ она теперь находится, служа какъ бы подъѣзднымъ путемъ къ Владикавказскимъ линiямъ, тѣмъ болѣе, что дорога эта обслуживаетъ мѣстность около Екатеринодара, гдѣ Правительство проявляетъ особую заботливость въ развитiи интенсивныхъ культуръ, учредивъ опытныя станцiи по табаководству и по другимъ отраслямъ сельскаго хозяйства. Интенсивныя культуры здѣсь развиваются и нуждаются въ правильномъ сбытѣ.

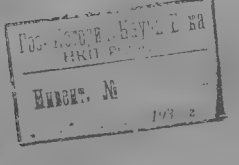
Членъ Государственной Думы К. Л. Бардижъ поддерживалъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ проекты обоихъ Обществъ, находя проведеніе всѣхъ предполагаемыхъ ими линій крайне существеннымъ для края.

Представители г. Ростова П. Ф. Горбачевъ и И. С. Кашкинъ высказались прежде всего противъ сѣверной части проекта Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги Райгородка—Недвиговка, являющейся частью магистрали Москва—Донецкій бассейнъ—Кавказъ, которая минуетъ Ростовъ, проходя отъ него на самомъ близкомъ разстояніи. Въ виду того, что постройкой вѣтки, уже разрѣшенной Владикавказской жел. дорогѣ, вполнѣ достигается разгрузка Ростовскаго узла, они находили, что нѣтъ никакихъ основаній для обхода г. Ростова новой магистралью. Такой обходъ, однако, нанесъ бы существенный ущербъ коммерческимъ интересамъ Ростова.

Но помимо этихъ общихъ соображеній, они самымъ рѣшительнымъ способомъ высказались противъ постройки проектируемаго Обществомъ Черноморско-Кубанской жел. дороги моста въ устьѣ Дона, между г. Азовомъ и ст. Недвиговкой. По ихъ мнѣнію, при самой лучшей конструкціи разводного моста неизбѣжныя задержки противъ росписанія разводокъ, при опозданіи поѣздовъ, опасности аварій крупныхъ судовъ, повышеніи страховыхъ премій и т. п., являются настолько крупными препятствіями для морского судоходства, что Министерство Торговли и Промышленности считаетъ вообще невозможнымъ существованіе морского порта выше желѣзнодорожнаго моста. Ставить одинъ изъ крупнѣйшихъ русскихъ портовъ съ предпріятіями, въ которыя вложены десятки милліоновъ рублей, гдѣ совершаются торговые обороты на сотни милліоновъ рублей, подъ угрозу быть отрѣзаннымъ отъ моря желѣзнодорожнымъ мостомъ черезъ р. Донъ—совершенно невозможно.

Особенно стѣснительнымъ можетъ оказаться проектируемый Черноморско-Кубанской жел. дорогой мостъ при предполагаемомъ въ недалекомъ будущемъ углубленіи фарватера р. Дона, когда придется пропускать уже не рѣчныя, а глубоководныя морскія суда. Устройство моста пагубно отразилось бы и на искони существующихъ въ устьѣ р. Дона рыбныхъ промыслахъ.

Въ силу всѣхъ указанныхъ обстоятельствъ представители г. Ростова находятъ, что пересѣченіе р. Дона ниже Ростовскаго порта ни въ какомъ случаѣ недопустимо, что же касается линіи Недвиговка—Райгородка, то она не удовлетворяетъ интересамъ Ростова и должна быть разсмотрѣна особо въ сравненіи съ предположеніями другихъ дорогъ—Юго-Восточной и Сѣверо-Донецкой, которыя проектируютъ линіи въ этомъ районѣ въ болѣе цѣлесообразномъ направленіи.



Членъ Государственной Думы Ю. М. Лебедевъ, находилъ цѣлесообразнѣе вести линію на Азовъ не отъ Канеловской, а отъ Староминской и тоже самымъ категорическимъ образомъ высказался противъ постройки моста ниже Ростовскаго порта.

Представители г. Луганска Н. С. Васневъ и А. Д. Губинъ, поддерживая въ цѣломъ проектъ Черноморско-Кубанской дороги, указали на необходимость небольшого отклоненія ея проектированной трассы на г. Луганскъ.

Засѣданія Комиссіи 17 и 18 мая не закончились какимъ-либо постановленіемъ и дальнѣйшее обсужденіе вопроса о постройкѣ линій, проектируемыхъ Обществами Черноморско-Кубанской и Армавиръ-Туапсинской желѣзныхъ дорогъ продолжалось въ засѣданіяхъ 23 и 26 ноября.

Но въ промежутокъ, протекшій между 18 мая и 23 ноября, Комиссія перешла изъ вѣдѣнія Желѣзнодорожнаго Департамента Министерства Финансовъ въ вѣдѣніе Отдѣла новыхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія.

Подсчетъ Дѣлопроизводства Отдѣла Новыхъ Дорогъ.

Дѣлопроизводство Отдѣла Новыхъ Дорогъ, съ одной стороны принявъ во вниманіе нѣкоторыя сужденія, имѣвшія мѣсто въ Комиссіи 17 и 18 мая, а съ другой—сообразуясь съ выработаннымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, тайнаго совѣтника И. Н. Борисова, планомъ желѣзнодорожнаго строительства, внесло небольшія поправки въ произведенные дѣлопроизводствомъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ подсчеты и, съ своей стороны, произвело нѣкоторые дополнительные расчеты.

Поправки и дополненія сводятся къ слѣдующему:

А. Дополненія.

1) Въ виду споровъ, возникшихъ въ первыхъ засѣданіяхъ Комиссіи о цѣлесообразности постройки моста въ устьяхъ Дона, произведенъ расчетъ возможнаго варіанта линіи Канеловская—Недвиговка, въ направленіи отъ Канеловской до Батайска.

2) По линіи Райгородка—Канеловская сдѣланъ отдѣльный расчетъ для участка Райгородка—Недвиговка въ предположеніи, что въ случаѣ отклоненія трассы этой линіи на Ростовъ, большихъ измѣненій въ ея грузооборотѣ произойти не должно.

3) Въ виду того, что Совѣщаніемъ по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства южный участокъ линіи Грачи—Бѣлорѣченская, отъ Тихорѣцкой до Бѣлорѣченской, признанъ по экономическимъ соображеніямъ второочереднымъ, для участка Грачи—Тихорѣцкая сдѣланъ отдѣльный расчетъ грузооборота и доходности.

4) Послѣ постройки Перевальной дороги, признанной Совѣщаніемъ первоочередной, весь транзитъ Закавказья долженъ перейти на нее; но, такъ какъ постройка ея, сопряженная съ большими техническими трудностями, не можетъ быть окончена въ короткій срокъ, то возможно, что въ ближайшіе годы закавказскій транзитъ будетъ достояніемъ проектируемыхъ Обществомъ Черноморско-Кубанской дороги линій. Въ виду этого дѣлопроизводство представляетъ здѣсь два расчета грузооборота разсматриваемыхъ линій—съ закавказскимъ транзитомъ и безъ него.

Б. Измѣненія расчетовъ.

1) Для линіи Грачи—Бѣлорѣченская значительно повышено количество мѣстныхъ грузовъ, главнымъ образомъ,—хлѣбныхъ, что дѣлопроизводство сочло возможнымъ сдѣлать, исходя изъ предположенія, что съ проведеніемъ желѣзной дороги площадь запашекъ въ районѣ линіи должна значительно возрасти, а потому правильнѣе исчислять вѣроятный вывозъ хлѣба не по даннымъ современной производительности пашни, а по нормамъ отправленія хлѣба на версту сосѣднихъ участковъ желѣзныхъ дорогъ. Расчетъ транзита по этой линіи произведенъ заново, главнымъ образомъ, на основаніи данныхъ отправленія и прибытія Армавиръ-Туапсинской и сосѣднихъ участковъ Владикавказской желѣзной дороги.

2) Въ грузооборотѣ линіи Екатеринодаръ—Туапсе прибавлено 5 милліоновъ пудовъ хлѣба, который можетъ направиться къ Туапсинскому порту изъ ближайшаго къ Екатеринодару района, прилегающему къ дѣйствующей Черноморско-Кубанской линіи Кущевка—Екатеринодаръ.

3) Расчетъ грузооборота для линіи Райгородка—Недвиговка принятъ безъ измѣненія.

3) Изъ грузооборота линіи Недвиговка—Канеловская исключенъ весь транзитъ Заволжскаго и Сибирскаго хлѣба, такъ какъ старый путь къ Новороссійску черезъ Ростовъ—Кущевку для него будетъ короче пути на Ростовъ—Недвиговку.

Съ принятыми дополненіями и поправками грузооборотъ и интенсивность движенія на всѣхъ разсматриваемыхъ линіяхъ представятся въ слѣдующемъ видѣ:

	Райгородка—Недвиговка (214 вер.).						Недвиговка—Канеловская (91 вер.).						Канеловская—Батайскъ (73 вер.).					
	Тысячъ пудовъ.		Тысячъ пудо-верстъ.		Верстъ пробѣга.	Тарифная ставка.	Тысячъ пудовъ.		Тысячъ пудо-верстъ.		Верстъ пробѣга.	Тарифная ставка.	Тысячъ пудовъ.		Тысячъ пудо-верстъ.		Верстъ пробѣга.	Тарифная ставка.
	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.			Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.			Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.		
Отправленіе	18.840	88	2.161.800	10.097	115	1/50	5.400	59	254.000	2.791	47	1/26	5.400	74	204.200	2.797	38	1/26
Прибытіе	5.050	23	757.500	3.540	150	1/28	2.525	28	151.500	1.665	60	1/33	2.525	35	121.200	1.660	48	1/33
Мѣстное сообщеніе	1.194	6	71.640	335	60	1/30	400	4	24.000	264	60	1/25	400	6	19.200	263	48	1/25
Транзитъ	114.140	533	11.299.860	51.415	99	1/61	35.190	387	3.202.290	35.190	91	1/48	44.190	605	3.225.870	44.190	73	1/50
Итого	139.224	650	14.290.800	65.387	103	1/52	43.515	468	3.631.790	39.810	84	1/41	52.515	720	3.570.470	48.910	68	1/47
Транзитъ восточнаго Закавказья	6.000	28	594.000	2.776	99	1/36	12.314	135	1.120.574	12.314	91	1/72	12.314	169	898.922	12.314	73	1/39
Всего съ закавказскимъ транзитомъ	145.224	678	14.884.800	68.163	102	1/51	55.825	603	4.752.364	52.124	85	1/42	65.825	889	4.469.392	61.224	68	1/45
	Екатеринодаръ—Туапсе (130 вер.).						Тихорѣцкая—Грачи (324 вер.).						Бѣлорѣченская—Грачи (450 вер.).					
Отправленіе	8.846	68	698.834	5.370	79	1/49	36.185	112	3.249.685	10.020	90	1/55	48.575	104	5.544.850	12.322	114	1/39
Прибытіе	539	4	18.865	145	35	1/73	7.000	21	784.000	2.420	112	1/41	9.650	21	920.250	2.045	95	1/42
Мѣстное сообщеніе	5.635	43	492.635	3.251	75	1/41	2.500	8	250.000	772	100	1/35	3.300	7	303.000	673	91	1/37
Транзитъ	26.500	204	3.445.000	26.500	130	1/46	10.947	34	3.546.828	10.947	324	1/53	51.265	115	10.250.000	22.778	200	1/55
Итого	41.520	319	4.585.324	35.266	110	1/44	56.632	175	7.830.513	23.212	137	1/42	112.790	250	17.020.864	37.818	151	1/47
Транзитъ восточнаго Закавказья	13.680	105	1.778.400	13.680	130	1/39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего съ закавказскимъ транзитомъ	55.200	424	6.363.724	48.946	115	1/43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Въ таблицахъ приложеній представленъ подробный расчетъ предполагаемыхъ результатовъ сооруженія и эксплоатаціи разсматриваемыхъ линій, основные выводы котораго приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

ПРОЕКТИРУЕМЫЯ ЛИНІИ.	Валовой доходъ въ рубляхъ.		Чистый доходъ въ рубляхъ.		Платежи по облигаціямъ въ рубляхъ. [1]	Приплата казны по гарантіямъ въ рубляхъ.		Чистая прибыль въ рубляхъ.	
	Весь.	На 1 вер.	Весь.	На 1 вер.		Общая сумма.	На 1 вер.	Общая сумма.	На 1 вер.
1. Райгородка—Недвиговка:									
а) до постройки Перевальной дороги . . .	4.107.094	19.192	1.823.096	8.520	2.570.059	746.963	3.492	—	—
б) послѣ постройки Перевальной дороги .	3.931.941	18.373	1.692.254	7.908		877.805	4.102	—	—
2. Недвиговка—Каневловская:									
а) до постройки Перевальной дороги . . .	1.611.285	17.706	739.870	7.911	1.231.199	491.329	5.619	—	—
б) послѣ постройки Перевальной дороги .	1.280.859	14.075	489.266	5.376		741.933	8.154	—	—
3. Каневловская—Батайскъ:									
а) до постройки Перевальной дороги . .	1.434.593	19.652	710.506	9.732	564.624	—	—	145.882	1.997
б) послѣ постройки Перевальной дороги .	1.174.213	16.085	514.260	7.041		50.364	694	—	—
4. Екатеринодаръ—Туапсе:									
а) до постройки Перевальной дороги . . .	1.670.512	12.850	407.690	3.136	1.421.084	1.013.394	7.785	—	—
б) послѣ постройки Перевальной дороги .	2.194.912	16.884	805.413	6.196		615.871	4.736	—	—
5. Тихорѣцкая—Грачи	3.233.960	9.980	863.166	2.356	2.583.768	1.720.602	5.310	—	—
6. Бѣлорѣченская — Грачи	5.226.114	13.168	2.194.021	4.875	3.783.857	1.680.680	3.735	—	—

Перечисленныя нормы валового дохода на 1 версту пути можно признать вполнѣ удовлетворительными, а по линіямъ Черноморско-Кубанской жел. дороги—даже выше обычныхъ нормъ. Только по линіи Грачи — Тихорѣцкая, въ случаѣ, если она не получитъ продолженія до Бѣлорѣченской, можно ожидать нѣсколько пониженной валовой доходности. Что касается цифръ предполагаемой чистой доходности и размѣра приплаты казны по гарантіямъ, то, въ виду крайней сомнительности всѣхъ предположеній о стоимости матеріаловъ и высотѣ заработной платы послѣ войны, а слѣ-

[1] Соотношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному принято, согласно постановленію Комиссіи равнымъ 1 : 14.

довательно полной проблематичности всѣхъ расчетовъ строительной стоимости и издержекъ производства, къ нимъ нужно относиться съ большой осторожностью. Во всякомъ случаѣ не подлежитъ сомнѣнію, что по всѣмъ проектируемымъ линіямъ, кромѣ линіи Канеловская — Батайскъ, при дороговизнѣ матеріаловъ и высотѣ заработной платы, казнѣ придется затрачивать немалыя средства въ видѣ приплатъ по гарантіямъ. Приплаты эти должны сокращаться отъ дополнительнаго дохода, который дадутъ новыя линіи существующей сѣти Армавиръ-Туапсинской и Черноморско-Кубанской жел. дорогъ. Въ особенности большой приростъ дохода можетъ получить Черноморско-Кубанская дорога. Такъ, отъ проведенія линіи Екатеринодаръ — Туапсе на участокъ Екатеринодаръ—Канеловская поступятъ транзитные грузы съ Черноморскаго побережья, а, до осуществленія Перевальной дороги—и со всего почти Закавказья. Правда, и безъ проведенія линіи Екатеринодаръ—Туапсе, почти всѣ эти грузы все-таки поступили бы на Черноморско-Кубанскую дорогу, а именно на участокъ Канеловская—Крымская, черезъ проектируемую и одобренную Комиссіей о новыхъ дорогахъ линію Туапсе-Абинская Черноморской дороги, но во всякомъ случаѣ по той или иной причинѣ доходность Черноморско-Кубанской дороги возростетъ.

Линія Канеловская—Недвиговка (Батайскъ) нѣсколько сократитъ доходность Черноморско-Кубанской жел. дороги, такъ какъ транзитные грузы, переходя у станціи Канеловской на новую линію, будутъ пробѣгать по существующей сѣти Черноморско-Кубанской жел. дороги на 31 версту меньше, минуя участокъ Канеловская—Кущевка. Съ другой стороны, въ случаѣ проведенія линіи на Батайскъ, она вѣроятно дастъ сѣти новый грузъ — хлѣбъ Заволжья и Сибири, направляющійся къ портамъ Новороссійску и Туапсе.

Линія Грачи—Бѣлорѣченская, снимая часть груза (главнымъ образомъ лѣсъ, хлѣбъ, подсолнѣчное масло и каменный уголь) съ участка Бѣлорѣченская — Армавиръ Армавиръ Туапсинской жел. дороги, дастъ значительное количество новыхъ грузовъ (главнымъ образомъ—хлѣба, направляющагося къ порту Туапсе) участку Бѣлорѣченская — Туапсе, и нужно думать, что увеличеніе движенія на этомъ послѣднемъ участкѣ съ лихвой покроетъ сокращеніе движенія на первомъ.

Приблизительный расчетъ потерь и пріобрѣтеній существующей сѣти Черноморско-Кубанской и Армавиръ-Туапсинской жел. дорогъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Вліяніе сооруженія линіи Екатеринодаръ—Туапсе и Канеловская—Батайскъ на работу сѣти Черноморско-Кубанской жел. дороги.

	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ вер.	Тысячъ пудо-верстъ.	Тарифная ставка.	Валовая выручка въ рубляхъ.
А. Пріобрѣтеніе сѣти.					
Отъ транзита Черноморской жел. дороги	4.500	172	774.000	1/40	193.500
Отъ транзита хлѣбовъ Сибири и Поволжья	9.000	194	1.746.000	1/55	317.455
Отъ грузовъ линіи Екатеринодаръ—Туапсе	3.000	172	516.000	1/50	103.200
Итого	16.500	186	3.036.000	1/49	614.155
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	92.123
Всего	—	—	—	—	606.278
Отъ Закавказскаго транзита	12.314	172	2.118.008	1/39	543.079
Итого съ Закавказскимъ транзитомъ	28.814	180	4.638.008	1/44	1.149.357
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	172.403
Всего съ Закавказскамъ транзитомъ	—	—	—	—	1.321.760
Б. Потери сѣти.					
Потеря транзита участкомъ Канеловская—Кущевка	24.552	31	761.112	1/60	154.222
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	23.434
Итого	—	—	—	—	176.656

Приростъ валового дохода сѣти.

а) безъ закавказскаго транзита . . 429.622 руб.

б) съ закавказскимъ транзитомъ . . 1.145.104 „

Въ случаѣ проведенія линіи, согласно проекту Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги отъ Канеловской не на Батайскъ, а на Недвиговку транзитъ хлѣбовъ Сибири и Поволжья снимается, и дополнительный валовой доходъ сѣти соотвѣтственно понижается на 317.455 руб.

Вліяніе сооруженія линіи Грачи—Бѣлорѣченская на работу сѣти Армавиръ—Туапсинской жел. дороги.

	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ вер.	Тысячъ пудо-верстъ.	Тарифная ставка.	Валовая выручка въ рубляхъ.
	А. Пріобрѣтеніе сѣти.				
Пріобрѣтеніе участка Бѣлорѣченская—Туапсе.					
Отъ транзита хлѣбовъ Сибири и Поволжья . .	13.000	120	1.560.000	1/56	278.571
Отъ грузовъ съ линіи Бѣлорѣченская—Грачи .	9.900	120	1.188.000	1/38	369.239
Итого	22.900	120	2.748.000	1/42	647.810
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	97.172
Всего	—	—	—	—	744.982
	Б. Потери сѣти.				
Потери участка Бѣлорѣченская—Армавиръ.					
Отъ транзита Владикавказской жел. дороги .	1.015	101	102.515	1/51	20.101
Отъ грузовъ Армавиръ-Туапсинской жел. дор.					
а) грузы Майкопской вѣтки	13.120	101	1.325.120	1/63	210.337
б) грузы проч. станцій	7.415	63	467.145	1/47	99.393
Итого	21.550	88	1.894.780	1/56	329.831
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	49.475
Всего	—	—	—	—	379.306

Приростъ валового дохода сѣти—365.676 руб.

Засѣданіе 23 ноября 1916 г.

Въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 23-го ноября 1916 г. были вновь заслушаны заявленія предпринимателей и представителей мѣстныхъ учрежденій.

Заявленія мѣстныхъ представителей и представителей Общества Армавиръ - Туапсинской жел. дороги по вопросу о сооруженіи линіи Грачи-Бѣлорѣченская.

Пренія по поводу сооруженія линіи Грачи—Бѣлорѣченская были посвящены главнымъ образомъ вопросу о необходимости одновременной постройки всей линіи, включая и участокъ Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, который Междувѣдомственное Совѣщаніе по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства полагало возможнымъ отнести къ дорогамъ второй очереди.

Членъ Государственной Думы отъ Донской области А. А. Назаровъ, привѣтствуя рѣшеніе Совѣщанія, признавшаго линію Тихорѣцкая—Грачи первоочередной, по вмѣстѣ съ тѣмъ принимая во вниманіе, что линія Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская является естественнымъ продолженіемъ линіи Грачи—Тихорѣцкая, обратилъ вниманіе Комиссіи на то обстоятельство, что разрѣшеніе этой линіи въ первую очередь еще лучше устраивало бы объ области—Донскую и Кубанскую по слѣдующимъ соображеніямъ: При проведеніи линіи на Бѣлорѣченскую облегчается доставка войскъ, снарядовъ и снаряженія на Кавказъ, о чемъ такъ убѣдительно ходатайствуетъ и Его Императорское Высочество Великій Князь Николай Николаевичъ, Намѣстникъ Кавказа, а также Войсковой Атаманъ Донского Войска графъ М. Н. Граббе.

Линія Грачи — Бѣлорѣченская важна въ цѣломъ составѣ: ея часть Грачи — Константиновская пройдетъ по каменноугольнымъ залежамъ, далѣе, перейдя черезъ Донъ, линія идетъ по самымъ плодороднымъ мѣстамъ Донской области. Въ своемъ продолженіи до Бѣлорѣченской линія упирается въ черные, крѣпкіе лѣса Кубанской области. По этой линіи Донская область получитъ кратчайшее сообщеніе съ лѣсами Кавказа, съ портомъ Туапсе и съ побережной Черноморской дорогой. Отправляя туда хлѣбъ и уголь, она будетъ взамѣнъ получать лѣсъ, нефть, керосинъ и заграничные товары. По вопросу о томъ, кому предоставить постройку линіи, А. А. Назаровъ высказывается за Общество Армавиръ-Туапсинской жел. дороги по слѣдующимъ основаніямъ: 1) обслѣдованіе направленія линіи произведено по иниціативѣ Армавиръ—Туапсинскаго Общества и средствами этого Общества и мѣстнаго населенія, 2) отчуждая землю подъ линію и получая акціи Армавиръ—Туапсинскаго Общества, Донское войско участвовало бы и въ прибыляхъ его, 3) предоставляя концессію Обществу Армавиръ-Туапсинской жел. дороги, Правительство тѣмъ самымъ ввело бы въ строительство дорогъ по Донской области новаго конкуррента строительства и этимъ косвенно заставило бы развивать въ этой мѣстности сѣть подъѣздныхъ путей. По всѣмъ этимъ соображеніямъ, принимая во вниманіе перегруженность Владикавказской дороги, необходимость особой магистрали для транзитовъ, направляемыхъ на Кавказъ по новымъ дорогамъ кратчайшимъ путемъ, созданіе выхода не къ одному, а къ двумъ портамъ Чернаго моря,—а также по стратегическимъ соображеніямъ, по мнѣнію А. А. Назарова, Комиссіи о новыхъ дорогахъ надлежитъ всю линію отъ Грачей до Бѣлорѣченской признать первоочередной и концессію на ея постройку предоставить Обществу Армавиръ-Туапсинской жел. дороги.

Представитель города Майкопа Д. С. Иваненковъ указалъ, что городъ Майкопъ, насчитывающій уже до 60 ты-

сячъ жителей съ быстро развивающейся промышленностью и окруженный богатѣйшими лѣсами въ настоящее время вынужденъ вести свой товарообмѣнъ съ Россіей весьма неудобнымъ кружнымъ путемъ на Армавиръ и далѣе—черезъ сильно загруженную Владикавказскую дорогу. Благодаря этому въ настоящее время городъ Майкопъ переживаетъ серьезный кризисъ. Даже хлѣбъ съ большимъ трудомъ доставляется въ Майкопъ, не говоря уже о нефти. Вслѣдствіе отсутствія нефти майкопскія мельницы могутъ работать только на нужды обороны, а нужды населенія ими не удовлетворяются.

Между Тихорѣцкой и Бѣлорѣченской предполагаемая линія проходитъ по земледѣльческой части, изъ которой въ большомъ количествѣ пойдутъ хлѣбъ, подсолнечное сѣмя и растительныя масла, а южнымъ концомъ она входитъ въ горную мѣстность, богатую лѣсами. За эту горную часть казаки въ свое время проливали кровь, а теперь, владѣя ею, вынуждены продавать лѣсъ, составляющій главное богатство мѣстныхъ станицъ, за безцѣнокъ. Проведеніе линіи отъ Бѣлорѣченской поэтому является насущной потребностью какъ для города Майкопа, такъ и для всего мѣстнаго Кубанскаго казачества. Въ частности г. Майкопъ считаетъ необходимымъ заявить о необходимости продолжить Майкопскую вѣтку до ст. Даховской.

Генералъ-лейтенантъ В. В. Мищенко и другіе представители Кубанскаго казачества отмѣчали особый характеръ Армавиръ-Туапсинской дороги, акціи которой распредѣлены между мѣстными казаками. Въ развитіи ея, какъ своей дороги, казачество особенно заинтересовано. Со времени постройки дороги станицы, расположенныя вдоль нея, процвѣли, и теперь ясно видно, сколько переплачиваютъ на всѣхъ продуктахъ оставшіяся вдали отъ рельсоваго пути станицы. Особенно нуждаются въ дорогѣ станицы, расположенныя въ районѣ Бѣлорѣченской и Майкопа. Эти станицы въ настоящее время наиболѣе бѣдны, съ сравнительно мало развитымъ земледѣліемъ, такъ какъ значительную часть ихъ надѣла составляютъ лѣса, не имѣющіе, за отсутствіемъ сбыта, никакой цѣнности. Проведеніе здѣсь желѣзной дороги дастъ сбытъ лѣсу и тѣмъ самымъ сразу подыметъ благосостояніе мѣстнаго казачества.

Членъ Государственной Думы Харламовъ указалъ, на счастливую особенность линіи Грачи—Бѣлорѣченская, проходящей послѣдовательно черезъ районы каменноугольный, хлѣбный и лѣсной. Кромѣ того, съ одной стороны дорога подходитъ къ крупному рынку потребленія, какимъ является Донецкій бассейнъ, а съ другой—имѣетъ на близкомъ разстояніи портъ Туапсе. Такое положеніе дороги крайне благопріятно для нея. Въ частности лѣса южной части дороги будутъ имѣть сбытъ не только въ Донецкій бассейнъ, но

имѣющійся тамъ мачтовый лѣсъ долженъ получить сбытъ черезъ портъ Туапсе за границу.

Предсѣдатель Правленія Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги В. Ф. Давыдовъ возражаетъ противъ предположенія Междувѣдомственнаго Совѣщанія по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства объ отнесеніи южнаго участка линіи Тихорѣцкая — Бѣлорѣченская къ дорогамъ второй очереди. Однимъ изъ соображеній, побудившихъ Совѣщаніе притти къ такому рѣшенію, было опасеніе, что участокъ Бѣлорѣченская—Туапсе не справится съ грузами, которые поступятъ на него съ линіи Грачи—Бѣлорѣченская. Между тѣмъ положеніе Армавиръ-Туапсинской дороги совсѣмъ не таково: на всемъ ея протяженіи только четыре мѣста нарушаютъ правильность движенія и подлежатъ исправленію. За исключеніемъ этихъ неисправныхъ мѣстъ, поѣзда по ней ходятъ со скоростью 40 верстъ въ часъ, и она ничѣмъ не отличается отъ другихъ дорогъ. Особая комиссія, по порученію Правленія дороги, изучила всѣ ея дефекты и выяснила, что за $2^1/_2$ милліона эти дефекты могутъ быть устранены въ 1—2 сезона, т. е. во всякомъ случаѣ ранѣе постройки линіи Грачи—Бѣлорѣченская. Пропускная способность линіи разсчитана на 20 паръ поѣздовъ и во всякомъ случаѣ не менѣе, чѣмъ на 12 паръ товарныхъ поѣздовъ, которые могутъ провезти до 150 милліоновъ пудовъ. А между тѣмъ послѣ осуществленія линіи Грачи—Бѣлорѣченская товарное движеніе по участку Бѣлорѣченская—Туапсе не должно превысить 60—70 милліоновъ пудовъ. Неправильны также указанія на неприспособленность порта Туапсе къ массовому экспорту. Портъ защищенъ отъ волны и можетъ принять одновременно причалъ пяти пароходовъ. Къ концу будущаго года емкость порта предполагается увеличить до 12 судовъ. Что касается финансовой стороны вопроса, то, конечно, казнѣ придется приплачивать по гарантіи линіи Бѣлорѣченская—Грачи, но ей и теперь придется доплачивать по гарантіи существующей Армавиръ-Туапсинской линіи, а также за портъ Туапсе, и лишняя временная приплата будетъ для казны необременительна, если, какъ можно ожидать, проведеніе новой линіи укрѣпитъ все предпріятіе и дастъ возможность порту Туапсе правильно развиваться.

Представитель Правленія Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги инженеръ Г. Г. Шахбудаговъ представилъ слѣдующія дополнительныя данныя о пропускной способности участка Бѣлорѣченская—Туапсе: Въ направленіи главнаго грузового потока, то-есть къ Черному морю, наибольшій подъемъ на перевалѣ Главнаго Кавказскаго хребта, въ полномъ соотвѣтствіи съ Уставомъ Общества, составляетъ 0,008 на прямыхъ, со смягченіемъ на кривыхъ, то-есть меньше на одну тысячную, чѣмъ предѣльный уклонъ, предусмотрѣн-

ный нормальными техническими условіями проектированія магистралей (0,008 при совпаденіи съ рад. 300 саж.). Что касается до предѣльнаго спуска къ морю съ перевала Кавказскаго хребта, то таковой, на протяженіи двухъ перегоновъ, общимъ протяженіемъ въ 13 верстъ, составляетъ согласно Устава, 0,0174, со смягченіемъ на кривыхъ. Наименьшій радіусъ закругленій 150 саж. (въ исключительныхъ случаяхъ 125 саж.). Достигнуть столь благопріятныхъ условій при пересѣченіи Главнаго Кавказскаго Хребта удалось, благодаря лишь тому, что долины, ведущія къ переваламъ съ сѣвера, имѣютъ сравнительно небольшой уклонъ и что для трассы линіи избранъ наиболѣе низкій изъ всѣхъ переваловъ въ этой части хребта.

Условія профиля въ общемъ не только сравнительно благопріятны, но даже лучше, чѣмъ существующія на смежной Новороссійской вѣтви Владикавказской жел. дороги, гдѣ въ сторону къ морю наибольшій подъемъ—0,01 въ совпаденіи съ кривыми радіуса 300 и 500 саж., что отвѣчаетъ подъему 0,011 на прямыхъ; предѣльный спускъ къ морю, на протяженіи около 14 верстъ, равняется 0,015, безъ смягченія на кривыхъ; что ставитъ Новороссійскую вѣтвь, по профилю спусковъ къ морю, въ одинаковыя условія съ профилемъ линіи Армавиръ—Туапсе.

Обращаясь къ пропускной способности линіи Армавиръ—Туапсе, слѣдуетъ отмѣтить, что пропускная способность линіи Армавиръ — Туапсе установлена утвержденными Г. Министромъ Путей Сообщенія Техническими Условіями, проектомъ и расцѣночной вѣдомостью, какъ и другихъ однопутныхъ дорогъ, соотвѣтственно пропуску, безъ разъѣздовъ, 20 паръ, считая, въ томъ числѣ, 5 факультативныхъ.

Сообразно этому заданію по главному пути предусмотрѣны и устроены площадки для устройства дополнительныхъ разъѣздовъ между станціями, такъ что открытіе всѣхъ потребныхъ для достиженія указанной пропускной способности разъѣздовъ не представляетъ затрудненій и можетъ быть выполнено въ короткій срокъ.

Постройка дороги произведена подъ наблюденіемъ правительственной инспекціи, но, кромѣ того, повѣрка пропускной способности дороги произведена 22 апрѣля 1911 г. въ Министерствѣ Путей Сообщенія въ особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ старшаго инспектора, д. с. с. Тваровскаго.

Этимъ Совѣщаніемъ признана пропускная способность линіи Армавиръ—Туапсе, въ томъ числѣ и горнаго ея участка, отъ Бѣлорѣченской до Туапсе, при коммерческомъ движеніи—15 паръ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, въ составѣ 41 груженаго вагона, вѣсомъ 898 тоннъ на всемъ протяженіи линіи, кромѣ горнаго участка (перегонъ

въ 13 верстъ между станціями Гойтхъ и Кривенковская), гдѣ для поѣздовъ, идущихъ къ Армавиру, составъ поѣздовъ опредѣляется въ 5 груженыхъ и 36 порожнихъ вагоновъ, вѣсомъ 368 тоннъ. Послѣднее количество исчислено для поѣзда въ 41 вагонъ въ то время, когда постройка Черноморской жел. дороги еще не была разрѣшена и имѣлось въ виду, что поѣзда отъ Туапсе къ Армавиру не будутъ имѣть достаточно груза.

Для увеличенія вѣса состава поѣздовъ, слѣдующихъ изъ Туапсе, на указанномъ участкѣ—Кривенковская—Гойтхъ, приходится примѣнить двойную тягу.

Такимъ образомъ, считая, при 2-хъ парахъ пассажирскихъ поѣздовъ, 12 паръ товарныхъ поѣздовъ сорока-вагоннаго состава, съ нагрузкой вагона въ 1.000 пуд., по дорогѣ при одномъ пути можно провести за годъ 175.000.000 п. груза, а учитывая неравномѣрность движенія, не менѣе 100 милл. пудовъ.

Представитель Правленія Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги, инженеръ Я. П. Дуропъ, соглашаясь съ результатами подсчета, составленнаго Дѣлопроизводствомъ Комиссіи для участка Грачи—Тихорѣцкая, привелъ цифры грузооборота и доходности для всей линіи Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская. Для послѣдней увеличеніе грузооборота сказалось, главнымъ образомъ, въ транзитѣ, который для линіи Грачи—Тихорѣцкая долженъ былъ составить всего около 1,5 милліоновъ пудовъ, если не принять тѣхъ 9 милліоновъ хлѣбныхъ грузовъ, которые лишь условно, вопреки ожидаемымъ сокращеніямъ пробѣговъ, можно было считать въ грузооборотѣ. Количество транзитныхъ грузовъ, изъ коихъ исключены всѣ грузы въ Закавказскомъ сообщеніи, составляются изъ обмѣна прилежащихъ къ проектируемой линіи участковъ Владикавказской желѣзной дороги и линіи Армавиръ—Туапсе въ сѣверномъ направленіи, особенно же изъ грузовъ Майкопскаго района. Отправки изъ послѣдняго лѣса, преимущественно рудничныхъ стоекъ, достигли по даннымъ за 1915 годъ, несмотря на серьезныя стѣсненія желѣзнодорожнаго движенія, весьма значительной цифры и, несомнѣнно должны возрости, такъ какъ районъ этотъ явится ближайшимъ поставщикомъ стоечнаго лѣса для Донецкаго бассейна особенно въ восточной его части. Что касается до экспортныхъ грузовъ—хлѣба въ зернѣ, которые подсчитаны къ вывозу черезъ Туапсе, то сомнѣнія въ возможности ихъ направленія въ этотъ портъ, которыя приходилось слышать, должны быть разсѣяны тѣмъ соображеніемъ, что количество хлѣба со строящихся и разрѣшенныхъ линій въ Заволжьѣ и Западной Сибири, ожидаемыхъ къ поступленію въ Черноморскіе порты и частности въ Туапсе, подсчитано крайне осторожно—они подѣлены поровну между Туапсе и Новороссійскомъ. Между тѣмъ, наличіе

глубоководнаго порта съ свободной пропускной способностью, о которой доложены точныя цифры Предсѣдателемъ Правленія, несомнѣнно заставитъ направлять въ этотъ портъ большую часть экспортныхъ грузовъ, которымъ не будутъ угрожать тамъ длительныя залежи.

Въ отношеніи доходности отъ пассажирскаго движенія, Правленіе исходило изъ цифры послѣдняго года—1916 г., который на линіи Армавиръ—Туапсе далъ доходу съ перевозки пассажировъ и багажа за первые 9 мѣсяцевъ около 720 тысячъ рублей, при 3.500 руб. съ версты въ среднемъ за 12 мѣсяцевъ. Принимая во вниманіе необходимость направить пассажирское движеніе въ сообщеніи съ Черноморскимъ побережьемъ по линіи Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская вслѣдствіе ея легкаго профиля, нельзя не признать, что въ условіяхъ мирнаго времени, доходность ея должна значительно превзойти поверстную норму въ 3.500 руб. съ версты при 2 парахъ поѣздовъ въ сутки, полученную въ 1916 г. на линіи Армавиръ—Туапсе всего для $1^1/_2$ паръ. Въ подсчетъ принято для сѣвернаго участка — 3.000 руб., а для южнаго—3.500 руб. съ версты. Валовая доходность получилась для линіи Грачи—Бѣлорѣченская—около 6,5 милліоновъ рублей или около 14,4 тысячи рублей на версту протяженія, т. е. цифра близкая къ доходности линіи Канеловская—Недвиговка, подсчитанной Дѣлопроизводствомъ. Конечные результаты эксплоатаціи линій, даже при повышенной на 11 милліоновъ—всего 60.299 тысячъ рублей—строительной стоимости дороги противъ представленной Правленіемъ, сводится къ приплатѣ въ 57 тысячъ рублей въ годъ по гарантіи облигацій.

Такой результатъ, хотя и не можетъ итти въ сравненіе съ осуществленіемъ одного сѣвернаго участка, для котораго приплата казны опредѣлена Дѣлопроизводствомъ въ $1^1/_2$ милліона рублей въ годъ, но все же онъ бы не объяснялъ домогательства Правленія о предоставленіи ему постройки означенной линіи. Однако, сооруженіе ея увеличиваетъ чистую доходность участка Бѣлорѣченская—Туапсе на 467 тысячъ рублей, давая около 25 милліоновъ пудовъ новыхъ грузовъ къ экспорту черезъ Туапсе. Это увеличеніе доходности можетъ не только цѣликомъ покрыть ожидающіяся по существующей сѣти Общества приплаты въ 300 тысячъ, но и дастъ значительную прибыль.

Эти соображенія и побуждаютъ Правленіе ходатайствовать о предоставленіи ему сооруженія всей линіи отъ Грачей до Бѣлорѣченской въ одну очередь.

Инженеръ В. Ф. Добротворскій заявилъ, что онъ и представляемая имъ русская группа капиталистовъ предлагаетъ взять на себя постройку линіи Грачи—Тихорѣцкая съ тѣмъ, чтобы отъ Грачей продолжить ее до Саратова и дать ей выходъ на юго-западъ къ портамъ Азовскаго моря. Такая

линія вполнѣ удовлетворила бы задачѣ соединенія Волжскаго района и района Сибири съ портами Азовскаго моря съ одной стороны и портами Черноморскаго побережья—съ другой. Она является совершенно необходимой и, очевидно, признается въ настоящее время первоочередной и правительствомъ. Но осуществлять эту линію путемъ проведенія дороги Саратовъ — Каменоломни и Грачи—Тихорѣцкая, раздѣляя эти линіи между нѣсколькими обществами, представляется большой ошибкой. Это въ значительной мѣрѣ удорожитъ постройку линіи и кромѣ выгодъ частнымъ обществамъ ничего не дастъ. Расчеты частныхъ обществъ, изъявившихъ желаніе построить эти линіи, являются преувеличенными и въ особенности это относится къ расчетамъ, представленнымъ Обществомъ Армавиръ-Туапсинской ж. д. по отношенію къ линіи Грачи—Тихорѣцкая. На эту линію нельзя смотрѣть какъ на дорогу, которая можетъ поправить дѣла Общества и въ соотвѣтствіи съ этимъ направлять ее такъ, чтобы она была какъ можно выгоднѣй для этого Общества. Она должна явиться только частью той линіи, о которой уже была заявлено выше, что позволитъ значительно удешевить ея стоимость.

Представитель гор. Ростова Н. Ф. Горбачевъ, не возражая противъ предполагаемыхъ линій, высказывается, однако, противъ сооруженія моста въ устьяхъ Дона. Для разгрузки Ростовскаго узла этотъ мостъ совершенно лишній, такъ какъ разгрузка достигается другими мѣрами, уже одобренными въ Инженерномъ Совѣтѣ. Между тѣмъ разводной мостъ, съ одной стороны, сильно нарушая правильность желѣзнодорожнаго движенія, вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ обезпечить и правильности судоходства. А движеніе судовъ въ устьяхъ Дона чрезвычайно велико. Достаточно сказать, что одного каменнаго угля въ Черноморскіе порты проходитъ черезъ Ростовъ до 6 милліоновъ пудовъ въ годъ. Въ военное время работа Ростовскаго порта еще увеличилась. Правда, проведеніе Черноморско-Кубанскихъ линій отвлечетъ часть грузовъ отъ морского пути, но массовые дешевые грузы все-таки сохранятся за морскимъ сообщеніемъ. Постройкой моста въ устьяхъ Дона создадутся такимъ образомъ какъ бы вторые Дарданеллы, что будетъ крайне стѣснительно для торговли. Но, кромѣ того, постройка моста нежелательна и по другимъ соображеніямъ: во-первыхъ, придется соорудить по заливаемой части большую дамбу, которая, задерживая напоръ воды, можетъ создать опасность отъ наводненій, а во-вторыхъ затруднить свободное движеніе рыбы, передвигающейся періодически изъ Азовскаго моря въ Донъ и обратно. Между тѣмъ въ устьяхъ Дона прибрежные жители живутъ, главнымъ образомъ, доходами отъ рыболовства и всякая помѣха на пути движенія рыбы можетъ окончательно убить этотъ промыселъ.

Заявленія мѣстныхъ представителей и представителей Общества Черноморско - Кубанской жел. дороги по вопросу о сооруженіи линіи Райгородка — Недвиговка — Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе.

Предсѣдатель Общества Черноморско-Кубанской ж. д. И. И. Орѣховъ, поясняя идею проектируемыхъ Обществомъ линій, высказалъ слѣдующее:

Линія Екатеринодаръ—Туапсе въ мѣстномъ отношеніи представляется необходимой потому, что она даетъ возможность использовать принадлежащій Кубанскому казачеству лѣсъ, въ которомъ ощущается большой недостатокъ въ степномъ районѣ Кубанской области. Десять станицъ Кубанской области въ этомъ районѣ имѣютъ 30 тыс. десятинъ лѣса, который могъ бы явиться важнымъ источникомъ дохода, но между тѣмъ вывезти этотъ лѣсъ представляется почти невозможнымъ, и онъ даетъ самый незначительный доходъ. Линія отъ Екатеринодара до Туапсе въ сущности для своего осуществленія требуетъ лишь продолженія разрѣшенной уже вѣтви отъ Екатеринодара до Горячаго Ключа на югъ до Туапсе, приблизительно на 80 верстъ. Что касается линіи Райгородка—Недвиговка—Канеловская, то она имѣетъ своимъ назначеніемъ разгрузить затрудненный участокъ Владикавказской жел. дороги, съ одной стороны, съ другой же—дать выходъ Черноморско-Кубанской жел. дорогѣ въ Донецкій бассейнъ. Съ юга на сѣверъ по этой линіи пойдетъ въ большомъ количествѣ лѣсъ изъ Кубанской области въ видѣ стоекъ, въ которыхъ нуждается Донецкій бассейнъ, изъ Донецкаго же бассейна по этой линіи будетъ перевозиться уголь въ районъ Черноморско-Кубанской и Черноморско-Побережной жел. дорогъ. Пунктъ окончанія этой линіи въ Донецкомъ бассейнѣ, намѣченный въ Райгородкѣ, избранъ потому, что предполагалось до этого пункта довести линію Москва—Донецкій бассейнъ. А такъ какъ, при условіи смычки линій Райгородка—Канеловская и Москва—Донецкій бассейнъ, получится линія большого транзитнаго значенія, по которой пойдутъ транзитомъ грузы изъ Закавказья и даже Персіи, то Общество, остановившись на пунктѣ Райгородка, руководствовалось соображеніями, отвѣчающими интересамъ казны. Проектъ линіи Райгородка—Канеловская составленъ въ расчетѣ подхода къ Азову, по мнѣнію И. И. Орѣхова, весьма удачно, такъ какъ въ этомъ районѣ только и можно пройти съ хорошими техническими условіями по кряжу, по которому и запроектирована линія. Проектъ моста черезъ Донъ у Азова составленъ въ предвидѣніи удобствъ судоходства и рыбныхъ промысловъ такимъ образомъ, что ни движенію судовъ, ни ходу рыбы не угрожаетъ никакихъ препятствій.

Членъ Государственной Думы Николаевъ полагалъ, что проектъ Общества Черноморско-Кубанской ж. д. вполнѣ отвѣчаетъ мѣстнымъ нуждамъ района и какъ прямая линія въ обходъ загруженной Владикавказской ж. д. является цѣнной и въ транзитномъ отношеніи. Мостъ въ Ростовѣ въ настоящемъ время совершенно перегруженъ и потому по-

стройка новаго моста въ Азовѣ необходима, какъ средство разгрузки Ростовскаго моста.

Представитель Правленія Общества Черноморско-Кубанской ж. д. А. Н. Лисовскій привелъ сдѣланный имъ расчетъ дополнительныхъ доходовъ существующей сѣти Черноморско-Кубанской дороги отъ грузовъ, которые должны поступить на нее съ новыхъ проектируемыхъ линій и отъ увеличенія интенсивности пассажирскаго движенія. Расчетъ этотъ сводится къ слѣдующему: съ линіи Екатеринодаръ—Туапсе на сѣть поступитъ: грузовъ Черноморской дороги—4,5 милл. пудовъ и грузовъ линіи Екатеринодаръ—Туапсе—3 милл. пуд., а все 7,5 милліоновъ пуд. При пробѣгѣ въ 170 верстъ и тарифной ставкѣ въ $^1/_{50}$ съ пуда и версты это дастъ 255 тыс. руб. валового дохода, а съ повышеніемъ тарифа на 15%—293 тыс. руб. Прибавивъ сюда дополнительный доходъ отъ пассажирскаго движенія—255 тыс. руб., исчисляемый на 170 вер. по вѣроятной нормѣ по 1.500 рублей на версту, получается общій добавочный валовой доходъ—548 тыс. руб. Съ линіи Канелювская—Недвиговка должно получиться 41,5 милл. пуд., которые при пробѣгѣ въ 70 вер. и при ставкѣ въ $^1/_{50}$ съ пуда и версты дадутъ 835 тысячъ рублей, что съ прибавкой 113 тысячъ рублей дополнительнаго дохода отъ пассажирскаго движенія составитъ 1.074 тыс. руб.

Такимъ образомъ, вся валовая дополнительная доходность сѣти опредѣляется въ суммѣ 1.622 тыс. руб., а чистый доходъ, за вычетомъ $^1/_3$ расходовъ эксплоатаціи будетъ равенъ 1.081 тыс. руб. Расчетъ этотъ сдѣланъ въ предположеніи существованія Перевальной дороги. Но такъ какъ можно съ увѣренностью сказать, что Перевальная дорога будетъ построена не ранѣе, какъ черезъ 5 лѣтъ послѣ постройки проектируемыхъ линій, то на первое пятилѣтіе къ исчисляемымъ дополнительнымъ доходамъ сѣти нужно прибавить еще доходъ отъ закавказскаго транзита 12 милліоновъ пудовъ, который опредѣляется въ 320 тыс. рублей (480.000 рублей валового дохода—160.000 рублей расходовъ эксплоатаціи). Но, ко времени постройки Перевальной дороги, естественный приростъ грузовъ долженъ возмѣстить убытокъ отъ перехода на нее закавказскаго транзита. Итакъ, можно ожидать дополнительнаго дохода сѣти Черноморско-Кубанской дороги въ размѣрѣ до $1^1/_2$ милліоновъ рублей, которыми покрывается дефицитъ, ожидаемый отъ эксплоатаціи новыхъ линій. Не нужно забывать также, что этотъ дефицитъ получился благодаря расчету строительной стоимости и расходовъ эксплоатаціи по чрезвычайно повышеннымъ цѣнамъ военнаго времени, при которыхъ всякая дорога будетъ давать дефицитъ. Между тѣмъ, несомнѣнно, что, если существующая дороговизна будетъ явленіемъ длительнымъ, станетъ вопросъ о дальнѣйшемъ повышеніи тарифовъ, какъ товарнаго, такъ и пассажирскаго движенія, которое покроетъ исчисляемый нынѣ дефицитъ.

Заявленія представителей другихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Представитель Общества Владикавказской жел. дороги, инженеръ В. А. Вѣрженскій представилъ слѣдующія соображенія:

Для сужденія о вліяніи линіи Грачи—Бѣлорѣченская Правленіе нашло необходимымъ произвести (независимо отъ сдѣланныхъ ранѣе подсчетовъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ), на основаніи лишь матеріаловъ, имѣвшихся на Владикавказской дорогѣ, полный подсчетъ финансовыхъ результатовъ постройки линіи, не входя въ обсужденіе, кому будетъ поручена эта постройка.

Первымъ и весьма существеннымъ явился вопросъ, получитъ ли проектируемая линія транзитъ?

По подробномъ разсмотрѣніи приходится притти къ убѣжденію, что транзита на линіи не будетъ.

Дѣйствительно, весь транзитъ, который съ окончаніемъ Черноморской дороги пойдетъ въ западную часть Закавказья изъ Московскаго района и изъ районовъ болѣе южныхъ, естественно направится туда по Черноморско-Кубанской дорогѣ и далѣе черезъ Абинскую по Черноморской.

Остается вопросъ о транзитѣ изъ района расположеннаго на востокъ отъ Грачей (районъ Волги и Сибири). Но грузами этого района въ подавляющемъ большинствѣ являются хлѣбные, не составляющіе транзитныхъ въ Закавказье, а лишь стремящіеся къ портамъ. Эти грузы не могутъ явиться транзитными для участка Грачи—Бѣлорѣченская такъ какъ они будутъ искать наиболѣе близкаго выхода къ порту, а таковымъ, съ постройкой линіи Саратовъ—Каменоломни, является выходъ черезъ Ростовъ и Черноморско-Кубанскую дорогу къ Новороссійску. Этотъ путь на 15 верстъ короче чѣмъ выходъ Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская—Туапсе.

По исключеніи возможности транзита, линія пріобрѣтаетъ только мѣстное значеніе.

Посему и вслѣдствіе того, что участокъ Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская предположено отложить во вторую очередь, всѣ подсчеты Правленія Владикавказской дороги сдѣланы лишь для участка Грачи-Тихорѣцкая.

Конечные выводы этихъ подсчетовъ таковы: линія Грачи—Тихорѣцкая, независимо отъ того, кто будетъ ее сооружать, потребуетъ, по подсчетамъ Правленія, ежегодныхъ приплатъ *двухъ съ половиной милліоновъ* рублей.

По сѣти Владикавказской дороги эта линія сверхъ сего вызоветъ уменьшеніе чистаго дохода около 896.000 рублей отвлеченіемъ на себя грузовъ той части сѣти Владикавказской дороги, въ районѣ коей она находится.

Отдѣломъ Новыхъ Дорогъ размѣръ уплатъ установленъ на милліонъ рублей менѣе, чѣмъ исчислено Правленіемъ Владикавказской ж. д. Не имѣя возможности подробно прослѣдить по полученнымъ только что здѣсь же въ засѣданіи результатамъ подсчетовъ Отдѣла, чѣмъ объясняется такая раз-

ница, всё же можно указать на нѣкоторые пункты, напр., на то, что Правленіе совершенно не принимало никакого транзита по линіи, въ подсчетахъ же Отдѣла онъ въ нѣкоторой степени учтенъ.

Такимъ образомъ, какъ сказано выше, по подсчетамъ Правленія, доплата по линіи Тихорѣцкая—Грачи, независимо отъ того, кѣмъ будетъ произведена постройка, выражается въ два съ половиною милліона рублей, для Владикавказской же дороги она вызоветъ уменьшеніе чистаго дохода, сверхъ того, въ размѣрѣ около девятисотъ тысячъ рублей.

Относительно линіи Райгородка—Недвиговка—Каменовская необходимо указать, что она сравнительно мало отзовется на уменьшеніи доходности Владикавказской дороги.

Она отвлечетъ лишь транзитъ, идущій въ Закавказье и къ Новороссійску.

Однако, участокъ пробѣга этихъ грузовъ по Владикавказской дорогѣ незначителенъ (Ростовъ—Кущевка), почему отвлеченіе не можетъ вызвать серьезнаго уменьшенія доходности.

Тѣмъ не менѣе слѣдуетъ имѣть въ виду, что естественное направленіе главной части грузового потока будетъ направлено всегда черезъ Ростовъ, такъ какъ за сѣтью Владикавказской дороги, даже послѣ постройки другихъ линій, останется районъ Сѣвернаго Кавказа и восточная часть Закавказья.

Вмѣстимость этихъ районовъ крайне велика, почему и грузовой потокъ сохранитъ направленіе черезъ Ростовъ. Посему, по мнѣнію Владикавказской дороги, участокъ на югъ отъ Райгородки надлежитъ вывести прямо къ Ростову, а не на ст. Недвиговку.

Здѣсь умѣстно упомянуть о Ростовскомъ узлѣ. Дѣйствительно, до настоящаго времени этотъ узелъ былъ чрезвычайно тѣсенъ и стѣсненія въ немъ отражались по желѣзнымъ дорогамъ далеко на западъ.

Однако, съ окончаніемъ новаго моста черезъ рѣку Донъ и съ переустройствомъ ст. Ростовъ и Батайскъ (каковое нынѣ заканчивается) и, наконецъ, съ осуществленіемъ утвержденнаго Министерствомъ Путей Сообщенія проекта обхода узла двумя самостоятельными вѣтвями, соединяющими непосредственно Екатерининскую и Юго-Восточную дорогу съ Владикавказской, безъ захода въ Ростовъ, это стѣсненіе совершенно отпадаетъ (инженеръ Вѣрженскій даетъ объясненіе по чертежу схемы узла).

Затѣмъ, необходимо указать, что пересѣченіе Дона у Азова, со временемъ значительно стѣснитъ судоходство, такъ какъ мостъ былъ бы построенъ ниже того мѣста, гдѣ предполагается устройство впослѣдствіи глубоководной гавани.

На основаніи всего этого линія отъ Райгородки должна быть направлена непосредственно къ Ростову.

Представитель Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ М. М. Руденковъ указалъ, что, съ точки зрѣнія интересовъ Общества Юго-Восточныхъ дорогъ оба разсматриваемые проекты представляютъ извѣстное значеніе.

Обращаясь къ линіи Грачи—Бѣлорѣченская, М. М. Руденковъ указываетъ, что линія эта отвлечетъ отъ Юго-Восточныхъ дорогъ нѣкоторую часть грузовъ съ уч. Грачи—Ростовъ.

Однако, въ виду незначительныхъ размѣровъ этого отвлеченія и въ то же время учитывая мѣстное значеніе линіи, опредѣленно выясненное мѣстными представителями, Правленіе Обществъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ не возражаетъ противъ осуществленія означенной линіи.

Что же касается проекта Общества Черноморско-Кубанской дороги отъ Канеловской до соединенія съ линіей Донецкій бассейнъ—Москва, то М. М. Руденковъ прежде всего отмѣчаетъ, что съ осуществленіемъ этой линіи и въ связи съ постройкой магистрали Донецкій бассейнъ—Москва образуется новый кратчайшій путь отъ Ростова въ обходъ существующаго направленія Ростовъ—Козловъ.

Между тѣмъ Козлово-Ростовская линія Юго-Восточныхъ дорогъ имѣетъ въ настоящее время достаточный запасъ пропускной способности, заполняемый не болѣе 60% и потому сооруженіе новыхъ линій въ обходъ Козлово-Ростовской линіи, отнюдь не вызывается условіями движенія грузовъ. Да и получаемое сокращеніе разстоянія до центральныхъ районовъ, при общей величинѣ этого разстоянія, не имѣетъ собственно никакого значенія для промышленности и торговли и важно лишь постольку, чтобы привлечь грузы на новое направленіе.

Указаніе же предпринимателей на достигаемую сооруженіемъ линіи разгрузку Ростовскаго узла, также не отвѣчаетъ дѣйствительному положенію дѣла, такъ какъ проектъ Ростовскаго узла, разработанный и одобренный уже Инженернымъ Совѣтомъ, окончательно устранитъ затрудненія въ Ростовѣ.

Къ тому же М. М. Руденковъ проситъ обратить вниманіе Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, что выходъ изъ Донецкаго бассейна къ югу запроектированъ также и Обществомъ Юго-Восточныхъ дорогъ въ направленіи на Таганрогъ, каковой проектъ еще въ 1913 году представленъ на уваженіе Правительства.

Поэтому, проектъ Общества Черноморско-Кубанской дороги въ части его къ сѣверу отъ Ростова, или должно отложить разсмотрѣніемъ, или разсматривать его одновременно съ проектомъ Общества Юго-Восточныхъ дорогъ, и проектами другихъ предпринимателей, напримѣръ, Общества Сѣверо-Донецкой дороги, преслѣдующихъ ту же цѣль.

Вообще, по мнѣнію М. М. Руденкова, въ настоящее время въ первую очередь нужно строить лишь тѣ дороги,

которыя могутъ поднять грузоподъёмность всей Россійской сѣти, повысивъ использованіе уже существующихъ линій даннаго направленія, а не разгружая ихъ и не оставляя незаполненными.

По совокупности приведенныхъ соображеній, М. М. Руденковъ полагаетъ, что проектъ Общества Черноморско-Кубанской дороги, въ части его на сѣверъ отъ Ростова, является, по меньшей мѣрѣ, преждевременнымъ.

Предсѣдатель Правленія Общества Черноморской жел. дороги Д. А. Матренинскій не можетъ не обратить вниманія Членовъ Комиссіи на то, что теперь проектируемыя дороги должны разсматриваться въ соотвѣтствіи съ общимъ планомъ желѣзнодорожнаго строительства, насколько онѣ вмѣщаются въ этотъ планъ по очередности исполненія линій.

По плану разсматриваемыя линіи полностью въ первоочередныхъ не значатся. Есть ли однако достаточныя основанія, чтобы признать ихъ всѣ безъ изъятія первоочередными?

Общество Черноморской дороги по Уставу обязано было произвести техническія изысканія и экономическія обслѣдованія вопросовъ сооруженія желѣзнодорожной линіи къ сѣверу отъ Туапсе въ направленіяхъ на Керчь, Екатеринодаръ, Энемъ и Абинскую. Составивъ проекты названныхъ линій и представивъ ихъ въ Министерство Путей Сообщенія, Общество, однако, ходатайства о сооруженіи линій на Екатеринодаръ и Энемъ не возбуждало, именно потому, что не видѣло за ними преимущественнаго значенія.

Въ частности относительно высказанныхъ въ Комиссіи представителями мѣстныхъ интересовъ предположеній о значительныхъ перевозкахъ лѣса изъ Кубанской Области въ Донецкій Бассейнъ на крѣпи для копей, и каменнаго угля изъ Донецкаго Бассейна на Кавказъ, Д. А. Матренинскій отмѣтилъ, что едва ли эти линіи создадутъ много новаго лѣсного груза съ Кавказа, какъ то выяснялось уже не разъ при возникновеніи вопроса о снабженіи лѣсомъ эксплоатируемыхъ и строящихся дорогъ, каменный же уголь, очевидно не пойдетъ изъ Донецкаго Бассейна на Кавказъ и побережье, и наоборотъ, по даннымъ Черноморской дороги, слѣдуетъ ожидать, что уголь изъ ея района, хотя бы изъ Ткварчельскихъ копей, пойдетъ на сѣверъ.

Представитель Черноморской жел. дор. С. О. Соболевъ указалъ, что такъ какъ разсматриваемыя въ Комиссіи линіи имѣютъ назначеніе также обслужить Кавказскій транзитъ, то при обсужденіи этихъ проектовъ необходимо принимать во вниманіе сооружаемую нынѣ Черноморскую жел. дор. и ея продолженіе черезъ Абинскую и Керчь до Умани, одобренное Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Проекты линій Общества Черноморско-Кубанской жел. дор. и Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дор. почти въ

одинаковой мѣрѣ оказываютъ свое вліяніе на линію Умань—Туапсе—Новосенаки, снимая съ нея транзитныя перевозки и притомъ въ такомъ размѣрѣ, что отвлеченіе это выражается потерею чистаго дохода для Общества Черноморской жел. дор. около 500 тыс. рублей.

Если принять во вниманіе вліяніе такого отвлеченія, въ финансовомъ балансѣ линіи Умань—Новосенаки, а съ другой стороны, имѣть въ виду то крупное государственное значеніе, какое имѣютъ линіи Общества Черноморской жел. дор., разрѣшающія на протяженіи почти 1.300 верстъ столь важныя задачи, какъ перекрытіе мостами Керченскаго пролива и устья Днѣпра, сокращеніе пути въ Закавказье съ запада на 1.000 верстъ, и съ сѣвера и востока на 600 вер., сокращеніе пути между Севастополемъ и Николаевомъ, присоединеніе рельсовымъ путемъ обширнѣйшаго, рѣдкаго по цѣнности лечебнаго района, какимъ является Черноморское Побережье и т. п., то совершенно ясно станетъ, что не предпринимательскіе интересы побуждаютъ привлекать вниманіе Комиссіи къ вліянію разсматриваемыхъ линій на Черноморскую жел. дор., а то важное значеніе этой дороги, вслѣдствіе котораго, не безразличной является уже финансовая устойчивость предпріятія, обезпечивающая возможность осуществленія проекта.

Для оцѣнки значенія отмѣченныхъ обстоятельствъ необходимо имѣть въ виду съ другой стороны, что Черноморско-Кубанская жел. дор., примыкая къ Черноморской жел. дор. въ Абинской, и до сооруженія линіи Екатеринодаръ—Туапсе, будетъ участвовать въ перевозкѣ Кавказскаго транзита и получитъ при этомъ дополнительно чистаго дохода около 6.000.000 рублей, безъ затраты на то крупныхъ средствъ, потребныхъ для осуществленія линіи Туапсе—Екатеринодаръ.

Такимъ образомъ, финансовые интересы предпріятія Общества Черноморско-Кубанской жел. дор. чрезвычайно существенно удовлетворяются проектомъ Общества Черноморской жел. дор. Что же касается до потребности сооруженія линіи Екатеринодаръ—Туапсе въ мѣстныхъ интересахъ, заключающихся, главнымъ образомъ, въ вывозѣ лѣса для мѣстнаго населенія и въ обслуживаніи курорта Горячій Ключъ, то интересы эти удовлетворяются уже разрѣшенной по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному Уставу, къ постройкѣ вѣтви, которая соединитъ съ сѣтью лечебное мѣсто и дастъ на мѣстный рынокъ, по опредѣленію предпринимателей, около 15 милл. пудовъ лѣса, что не можетъ быть признано значительнымъ.

Представители Общества Черноморско-Кубанской жел. дор., защищая транзитное значеніе линіи въ ихъ проектѣ, считали необходимымъ остановить вниманіе Комиссіи на томъ обстоятельствѣ, что линія Туапсе — Екатеринодаръ благопріятствуетъ грузамъ Московскаго промышленнаго

района, тогда какъ линія Умань—Туапсе создаетъ преимущества для Лодзинскаго района.

Несмотря на то, что сокращенія пути, создаваемыя линіей Умань—Новосенаки, для Лодзинской мануфактуры на нѣсколько процентовъ болѣе сравнительно съ Московской (около 5%), все же абсолютное разстояніе отъ Москвы будетъ попрежнему значительно, почти на 300 верстъ, короче, чѣмъ отъ Лодзи.

Что касается до оцѣнки транзитнаго значенія линіи въ проектѣ Общества Черноморско-Кубанской жел. дор., каковая здѣсь представителями мѣстныхъ интересовъ опредѣляется сокращеніемъ пути при помощи новыхъ линій въ 800 верстъ противъ существующаго, то въ дѣйствительности значеніе этихъ сокращеній должно быть отнесено не къ разсматриваемымъ линіямъ, а къ Черноморской жел. дор., такъ какъ она сокращаетъ существующій путь къ Ростову черезъ Баладжары на 600 верстъ, новыя же линіи, увеличиваютъ это сокращеніе лишь на 90 верстъ, при чемъ и линія на Абинскую въ проектѣ Общества Черноморской дороги также сокращаетъ этотъ путь на 30 верстъ.

Засѣданіе Комиссіи 26 ноября 1916 г.

По выслушаніи заявленій представителей предпринимателей, Комиссія, въ составѣ представителей вѣдомствъ, 26 ноября перешла къ обсужденію внесеннаго предложенія о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на сѣверномъ Кавказѣ.

По поводу проектируемыхъ линій Предсѣдатель, тайн. сов. И. Н. Борисовъ, указалъ слѣдующее:

Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства линія Тихорѣцкая—Грачи признана первоочередной, какъ имѣющая большое экономическое значеніе; что же касается линіи Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, то Совѣщаніе не находило возможнымъ, по ея экономическому значенію, отнести ее къ числу первоочередныхъ, считая, что она можетъ быть поставлена въ первую очередь лишь потому, что Августѣйшій Намѣстникъ на Кавказѣ призналъ за ней государственное и военное значеніе.

Предложеніе Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги о постройкѣ линій Райгородка—Канеловская—Недвиговка и Екатеринодаръ — Туапсе также разсматривалось Совѣщаніемъ и также отнесено въ первую очередь въ виду заявленія Августѣйшаго Намѣстника на Кавказѣ о томъ, что эти линіи необходимы по государственнымъ и военнымъ соображеніямъ.

Такимъ образомъ, предъ Комиссіей стоитъ задача разсмотрѣть отдѣльно слѣдующія линіи:

1) Грачи—Тихорѣцкая,

2) Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская,

3) Райгородка—Недвиговка—Канеловская,

4) Екатеринодаръ—Туапсе.

и, кромѣ того, рѣшить вопросъ о томъ, какому Обществу предоставить постройку этихъ линій.

Д. с. с. Н. Ю. Старынкевичъ считаетъ, что эти линіи являются линіями смѣшаннаго характера: онѣ имѣютъ и значеніе для развитія производительности района и въ то же время разрѣшаютъ транзитныя задачи. Это въ одинаковой мѣрѣ относится какъ къ линіи Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, такъ и къ линіи Екатеринодаръ—Туапсе, но слѣдуетъ отмѣтить, что линія Райгородка—Недвиговка—Канеловская носитъ характеръ болѣе транзитной линіи, чѣмъ мѣстной, хотя и мѣстное ея значеніе нельзя признать маловажнымъ. Проектируемыя линіи устанавливаютъ соединеніе Черноморскихъ портовъ съ одной стороны съ Сибирью и Средней Азіей, а съ другой—съ Донецкимъ бассейномъ. Именно, при условіи осуществленія линіи Саратовъ—Миллерово, и въ особенности линіи Саратовъ—Грачи—Каменоломни проектируемыя дороги Грачи—Бѣлорѣченская, Екатеринодаръ—Туапсе и Канеловская—Ростовъ создадутъ новый кратчайшій выходъ для сибирскаго хлѣба къ Черному морю. Вмѣстѣ съ тѣмъ тѣ же линіи Екатеринодаръ—Туапсе и Канеловская—Ростовъ, въ связи съ проектируемой линіей Москва—Донецкій бассейнъ, вѣроятно, продолженной такъ или иначе до Ростова, создадутъ, при посредствѣ Черноморско-Побережной желѣзной дороги, кратчайшій транзитный путь, соединяющій Закавказье и даже Персію съ центральной Россіей до осуществленія Перевальной дороги Владикавказъ—Тифлисъ. Эти задачи внѣ огромнаго мѣстнаго значенія обсуждаемой линіи представляются настолько важными, что первоочередность постройки этихъ линій не подлежитъ никакому сомнѣнію, почему д. с. с. Н. Ю. Старынкевичъ полагалъ, что всѣ три линіи слѣдуетъ признать необходимыми къ постройкѣ въ ближайшее время въ полномъ ихъ объемѣ.

По мнѣнію представителя Министерства Земледѣлія Г. Ф. Чиркина, помимо значенія желѣзныхъ дорогъ для развитія отдѣльныхъ мѣстностей и улучшенія желѣзнодорожнаго транспорта, проектируемыя линіи могутъ быть разсматриваемы также и со стороны ихъ стратегическаго значенія, а также со стороны тѣхъ цѣлей, которымъ онѣ могутъ служить, преслѣдуя широкія государственныя задачи, напримѣръ, колонизаціонныя, созданіе новыхъ рынковъ и т. д.

Разсматривая съ этой точки зрѣнія линію Грачи—Тихорѣцкая, Г. Ф. Чиркинъ признаетъ ее имѣющей большое, но исключительно мѣстное значеніе. Въ этомъ районѣ гораздо болѣе благопріятныя условія для развитія земледѣлія, чѣмъ въ районѣ участка Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая, а потому, съ точки зрѣнія мѣстнаго значенія, онъ считаетъ, что первоочередность слѣдуетъ признать лишь за линіей Грачи—Тихорѣцкая, линію же Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская,

если ея постройка не вызывается стратегическими соображеніями, едва ли слѣдуетъ строить въ настоящее время.

Къ этому же мнѣнію присоединяется и колл. сов. П. Е. Коналевъ, полагая, что и изъ линій, проектируемыхъ Черноморско-Кубанской жел. дорогой, пока можно было бы ограничиться лишь постройкой сѣверной линіи до Недвиговки.

Т. с. А. А. Шульцъ полагаетъ, что постройка линіи Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская представляется крайне желательной и обосновывается какъ экономическими соображеніями, такъ и задачами улучшенія условій транспорта. Грачи - Тихорѣцкая является головнымъ участкомъ линіи, дающей выходъ сибирскимъ грузамъ къ черноморскимъ портамъ и доведеніе ея до Бѣлорѣченской представляется совершенно необходимымъ, такъ какъ иначе эта линія будетъ носить незаконченный характеръ. Точно также и проектъ Черноморско-Кубанской желѣзной дороги Райгородка—Недвиговка—Канеловская представляется очень желательнымъ къ осуществленію въ ближайшее время, такъ какъ эта линія дастъ соединеніе Москвы и Донецкаго бассейна съ черноморскимъ портомъ Туапсе и установитъ непосредственное сообщеніе между московскимъ райономъ, Закавказьемъ и Средней Азіей. Послѣ постройки проектируемыхъ въ Средней Азіи желѣзныхъ дорогъ эта линія получитъ громадное значеніе и ее слѣдуетъ проектировать такъ, чтобы она получила соединеніе съ центральной частью Донецкаго бассейна. Здѣсь возникаетъ только вопросъ о переходѣ мостомъ Дона. Т. с. Шульцъ считаетъ, что этотъ мостъ слѣдуетъ строить у Азова. Что же касается опасеній за то что устройство этого моста повлечетъ за собой ухудшеніе условій рыбнаго промысла въ низовьяхъ Дона, то этотъ вопросъ слѣдуетъ освѣтить спеціалистамъ и, можетъ быть, окажется возможнымъ сконструировать мостъ такимъ образомъ, что никакого ущерба для рыбныхъ промысловъ не произойдетъ.

По поводу возбужденнаго вопроса о мостѣ с. с. А. В. Ивановскій сообщилъ слѣдующее:

Вопросъ о томъ, строить ли новый мостъ въ Азовѣ или же развить и приспособить для увеличившагося движенія Ростовскій мостъ, въ настоящее время представляется открытымъ. Ростовскій портъ удобенъ для мелкихъ судовъ каботажнаго плаванія. Онъ имѣетъ въ среднемъ 12 футовъ отъ низкаго горизонта водъ, въ то время какъ въ другихъ портахъ 18 и даже 24 фута. Для пропуска баржей это достаточно, но для солидныхъ судовъ очень мало. Поэтому уже давно возникъ вопросъ объ устройствѣ глубокаго порта въ Ростовѣ и въ этихъ цѣляхъ въ Государственную Думу внесенъ законопроектъ объ отпускѣ 1 милл. руб. на производство работъ по углубленію порта. Предполагается устроить глубокій каналъ для выхода глубокосидящихъ судовъ и

оборудовать портъ подходами къ Ростову и Таганрогу. Въ настоящее время необорудованность и неприспособленность Ростовскаго порта отражается крайне неблагопріятно на размѣрахъ накладныхъ расходовъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, которые для Ростова выше на 2—2½ коп. сравнительно съ другими портами.

Что касается постройки моста черезъ Донъ, то, по мнѣнію А. В. Ивановскаго, мостъ, удовлетворяющій потребностямъ движенія, не можетъ быть разводнымъ и его пришлось бы строить, поднявъ высоко надъ уровнемъ водъ. Но въ то же время построить неразводной мостъ такимъ образомъ, чтобы онъ смогъ пропускать большія суда, представляется чрезвычайно труднымъ. Въ этомъ отношеніи проектъ Общества Черноморско-Кубанской желѣзной дороги, являясь болѣе или менѣе удовлетворительнымъ, въ то же время едва ли сможетъ быть признанъ отвѣчающимъ тѣмъ требованіямъ, которыя ему ставятся въ связи съ задачей обслуживанія большого грузового потока и разгрузки Ростовскаго узла.

Т. с. Ивановъ, высказываясь за необходимость постройки какъ линіи Грачи—Бѣлорѣченская, такъ и Райгородка—Недвиговка—Канеловская, указываетъ, что эти линіи являются настолько важными для мѣстнаго казачьяго населенія, что оно приняло участіе въ составленіи акціонернаго капитала, необходимаго для ихъ осуществленія.

Въ частности онъ считаетъ нужнымъ поддержать мнѣніе мѣстныхъ представителей относительно участка Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, который дастъ выходъ для лѣса изъ района Майкопа, въ степной районъ Донской области.

И. В. Жарновскій высказалъ, что преобладающее значеніе линіи Грачи—Бѣлорѣченская мѣстное по обслуживанію хлѣбороднаго района, лишеннаго рельсовыхъ путей; поэтому нѣкоторыя сомнѣнія вызываетъ трасса этой линіи въ сѣверной ея части на берегу Дона, значительно сокращающая районъ тяготѣнія къ дорогѣ мѣстныхъ грузовъ съ запада. Вмѣстѣ съ тѣмъ линія Грачи — Бѣлорѣченская, послѣ постройки желѣзной дороги Саратовъ — Азовское море, получитъ и транзитное значеніе по передачѣ грузовъ Поволжья къ Черноморскимъ портамъ. Поэтому линія эта можетъ быть признана необходимой и притомъ первоочередной въ части Грачи—Тихорѣцкая; южный же участокъ Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, повидимому, было бы правильнымъ считать второочереднымъ, такъ какъ для транзитныхъ перевозокъ на Туапсе этотъ участокъ не представляется необходимымъ въ случаѣ осуществленія соединенія Екатеринодара съ Туапсе. Переходя къ оцѣнкѣ проекта Черноморско-Кубанской жел. дороги, необходимо прежде всего отмѣтить, что постройка моста черезъ р. Донъ противъ ст. Недвиговской совершенно нежелательна въ виду приведенныхъ въ Комиссіи соображеній о томъ, что новый

мостъ въ устьѣ Дона послужитъ препятствіемъ къ свободному развитію Ростовскаго порта, и будетъ угрожать интересамъ рыболовства. При такихъ условіяхъ вопросъ о передачѣ Обществу Черноморско-Кубанской жел. дороги участка отъ Райгородка до Недвиговской или Ростова долженъ считаться отпавшимъ, такъ какъ упомянутую дорогу, какъ продолженіе намѣченной къ постройкѣ казной Московско-Донецкой жел. дороги, правильнѣе соорудить также распоряженіемъ казны.

Затѣмъ проектъ Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги требуетъ поправки въ отношеніи трассы участка отъ ст. Канеловской къ сѣверу—эту линію желательно было бы вывести къ Ростову съ примыканіемъ къ Владикавказской жел. дорогѣ у ст. Батайскъ. Постройка какъ этого участка, такъ и линіи Екатеринодаръ—Туапсе будетъ имѣть существенное значеніе въ смыслѣ привлеченія транзита на сѣть Общества Черноморско-Кубанской жел. дороги, имѣющей нынѣ исключительно мѣстное значеніе.

Д. с. с. Г. М. Будаговъ по поводу возбужденнаго вопроса о томъ, что линію Грачи—Тихорѣцкая въ соотвѣтствіи съ мѣстными нуждами слѣдуетъ ототвинуть отъ Донца на востокъ, указалъ на то, что это можетъ оказать вліяніе на увеличеніе ея протяженія. При этомъ и самый пунктъ примыканія этой линіи въ настоящее время принимается условно, въ зависимости отъ точки пересѣченія ея съ линіей Саратовъ—Каменоломни. Поэтому, по мнѣнію Г. М. Будагова, въ настоящее время едва ли слѣдуетъ предрѣшать вопросъ о пунктѣ примыканія и трассѣ этой линіи, а лучше оставить его открытымъ.

Д. с. с. П. П. Червинскій полагаетъ, что если предположить возможность перевозокъ хлѣба по линіи Грачи—Тихорѣцкая, послѣ постройки линіи Саратовъ—Каменоломни, изъ Сибири, что вполнѣ вѣроятно, то чѣмъ эта линія будетъ прямѣе, тѣмъ лучше. Въ этомъ отношеніи отодвинуть линію Грачи—Тихорѣцкая на востокъ представляется вполнѣ правильнымъ. Она прижата къ Донцу въ тѣхъ цѣляхъ, чтобы пройти черезъ станицу Константиновскую. Но, если представляется необходимымъ обслужить Константиновскую, то это можно достигнуть путемъ проведенія къ ней вѣтви, а не слѣдуетъ портить направленія линіи. Однако, если не будетъ перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири, а это тоже возможно, то линія Грачи—Бѣлорѣченская не будетъ имѣть большого транзитнаго значенія. Не слѣдуетъ слишкомъ уповать на то, что она обслужитъ большой грузовой потокъ хлѣбныхъ грузовъ. По крайней мѣрѣ въ настоящее время Ростовъ успѣшно конкурируетъ съ Новороссійскомъ. Къ Ростову хлѣбъ тяготѣетъ не только съ участка Великокняжеская—Торговая, но даже Сосыка—Ейскъ, Торговая—Батайскъ направляютъ хлѣбъ также къ Азовскимъ портамъ. Возможно, что съ проведеніемъ новыхъ линій хлѣбный потокъ къ

Черноморскимъ портамъ усилится, но рискованно дѣлать
этомъ направленіи какія-либо предсказанія.

Т. с. Ивановъ, оспаривая мнѣніе о томъ, что слѣдуе
линію Грачи—Тихорѣцкая отодвинуть на востокъ, указа
на то, что около Донца какъ разъ расположены угольны
мѣсторожденія и эта линія при намѣченномъ направлен
будетъ способствовать развитію въ районѣ каменноугольно
промышленности.

Управляющій Отдѣломъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ с.
Ю. И. Успенскій касаясь перваго проекта Райгородка—
Канеловская, полагаетъ, что его надо раздѣлить на дв
совершенно самостоятельныя части. Сѣверная,—отъ Райго
родки до Недвиговки—представляетъ изъ себя одинъ из
выходовъ изъ Донецкаго бассейна на югъ и долженъ быт
разсматриваемъ, какъ естественное продолженіе линіи Мо
сква—Донецкій бассейнъ, почему и не долженъ быть свя
зываемъ линіей на Югъ отъ Дона и не включаемъ въ ли
нію испрашиваемую Обществомъ Черноморско-Кубанско
жел. дороги. Что же касается этого послѣдняго участка, то
признавая полную обоснованность всей идеи—создать от
Ростова черезъ Екатеринодаръ и Туапсе новое направленіе
могущее явиться подобнымъ для грузового потока, напра
вляющагося по Владикавказской жел. дорогѣ—онъ полагалъ, что уже эта цѣль должна заставить отклонить направ
вленіе этой линіи отъ Недвиговки, примѣрно, къ Батайску.
Съ этой точки зрѣнія постройка линіи Батайскъ—Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе должна быть признана
необходимой. Касаясь мѣстнаго значенія линій, какъ Недви
говка — Канеловская и Екатеринодаръ — Туапсе, такъ
Грачи—Бѣлорѣченская, инженеръ Ю. И. Успенскій отмѣ
чаетъ, что оно, хотя и имѣетъ нѣкоторое значеніе, но не
удовлетворяетъ потребностямъ края. Главный предметъ про
изводства этого края—хлѣбъ,—имѣетъ направленіе сбы
къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей,—почему всякая
линія, ведущая въ этомъ направленіи,—должна лучше удо
влетворить потребностямъ края, разсматриваемыя же линіи
направляются перпендикулярно къ установившемуся грузо
вому теченію. Разсматривая соотношеніе линій Батайскъ—
Канеловская—Туапсе и Грачи—Бѣлорѣченская, въ отноше
ніи направленія могущаго быть транзита съ юго-востока
Россіи къ Черноморскимъ портамъ, онъ отмѣтилъ, что так
какъ направленіе черезъ Батайскъ—Екатеринодаръ—Туапсе
короче, чѣмъ черезъ Грачи—Бѣлорѣченская—Туапсе, то
весь такой транзитъ долженъ будетъ остаться за первой
линіей, почему постройка участка Тихорѣцкая—Бѣлорѣчен
ская является излишней, тѣмъ болѣе, что и мѣстное значе
ніе этого участка не велико. Что касается участка отъ Гра
чей до Тихорѣцкой, то по мѣстному своему значенію, он
долженъ быть признанъ желательнымъ. Участокъ же Тихо
рѣцкая—Бѣлорѣченская можетъ быть признанъ, по мнѣнію

Ю. И. Успенскаго, необходимымъ къ постройкѣ только въ томъ случаѣ, если это вызывается стратегическими соображеніями.

Д. с. с. Н. Ю. Старынкевичъ, исходя изъ подсчета грузооборота линій Черноморско-Кубанской ж. д., считаетъ, что онѣ будутъ имѣть значеніе, главнымъ образомъ, не мѣстное, а транзитное, именно для грузовъ, идущихъ къ портамъ Кавказскаго побережья. Въ этомъ отношеніи едва ли правильно, основываясь на значеніи для хлѣбной торговли Ростова въ настоящее время, предполагать, что хлѣбъ къ черноморскимъ портамъ не пойдетъ. Слѣдуетъ ожидать обратнаго явленія, что незамерзающіе порты Черноморскаго побережья съ постройкой спрямляющихъ линій сильно разгрузятъ Ростовъ. Въ этомъ отношеніи проектируемыя линіи Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская и Екатеринодаръ—Туапсе заслуживаютъ поддержки, такъ какъ должны быть разсматриваемы какъ средство поощренія къ развитію незамерзающихъ портовъ Черноморскаго побережья. Поэтому правильнѣе было бы при сужденіи о проектируемыхъ линіяхъ не касаться вопроса о томъ значеніи Ростова, которое онъ въ настоящее время имѣетъ.

Представитель Августѣйшаго Намѣстника на Кавказѣ д. с. с. С. П. Черемисиновъ заявляетъ, что какъ линія Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, такъ и линіи Райгородка—Недвиговка—Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе являются совершенно необходимыми къ постройкѣ въ ближайшее время по слѣдующимъ основаніямъ: Уже давно для Кавказскаго края въ желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ существуетъ два главныхъ затрудненія: Ростовскій узелъ и загруженность Владикавказской ж. д. Возникновеніе маленькихъ Обществъ на Кавказѣ объясняется всецѣло тѣмъ, что такимъ путемъ ведется борьба съ Владикавказской ж. д., которая противодѣйствуетъ проектамъ постройки необходимыхъ для Кавказа линій. Вопросъ же о Ростовскомъ узлѣ и до сихъ поръ никакъ не можетъ потерять остроты того положенія, которое создается для желѣзнодорожнаго сообщенія на Кавказѣ его полной загруженностью. Въ этомъ отношеніи проектъ постройки новой линіи, соединяющей въ обходъ Ростова Кавказскую сѣть съ центральной Россіей можно только привѣтствовать. Линія Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская сама по себѣ не можетъ удовлетворить нуждъ Кавказа въ новыхъ дорогахъ, такъ какъ она упирается въ ту же самую загруженную Владикавказскую ж. д., которая затрудняетъ сообщеніе Кавказа съ центральной Россіей. Совмѣстное же осуществленіе линій Грачи—Бѣлорѣченская, Райгородка—Недвиговка—Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе удовлетворитъ и мѣстные интересы края и облегчитъ сообщеніе, ведущее на Кавказъ. Поэтому Августѣйшій Намѣстникъ на Кавказѣ и настаиваетъ на осуществленіи всѣхъ проектируемыхъ линій и не только по военнымъ

соображеніямъ, но и по соображеніямъ о ихъ мѣстномъ и транзитномъ значеніи. Разсчитывать на то, что положеніе Кавказа улучшится съ постройкой Перевальной жел. дор. можно только въ сравнительно отдаленномъ будущемъ, такъ какъ сооруженіе тоннеля потребуетъ много времени. Точно также нельзя разсчитывать и на то, что Ростовскій узелъ, будетъ настолько приспособленъ для усилившагося движенія, чтобы устранить затрудненія, и потому дѣйствительно единственнымъ выходомъ изъ создавшагося положенія слѣдуетъ считать необходимость постройки новыхъ дорогъ. По вопросу о томъ, какому Обществу слѣдуетъ предоставить постройку проектируемыхъ линій С. П. Черемисиновъ высказался, что линію Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская слѣдуетъ предоставить Обществу Армавиръ-Туапсинской ж. д., линіи же Райгородка—Недвиговка—Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе предоставить Обществу Черноморско-Кубанской жел. дороги.

Д. с. с. С. И. Вишняковъ, присоединяясь къ мнѣнію Представителя Намѣстника на Кавказѣ, считаетъ также необходимымъ постройку всѣхъ проектируемыхъ линій, полагая, что линія Грачи—Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская, съ постройкой Южно-Сибирской магистрали и линіи Саратовъ—Каменоломни, явится выводнымъ путемъ для хлѣбныхъ грузовъ Сибири къ Черноморскимъ портамъ. Въ настоящее время не слѣдуетъ предрѣшать вопроса о пунктѣ пересѣченія этой линіи съ линіей Саратовъ—Каменоломни, что представится возможнымъ сдѣлать лишь въ зависимости отъ условій мѣстнаго характера.

Заключенія Комиссіи.

Въ результатѣ изложеннаго обмѣна мнѣній Комиссія пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ: 1) признать необходимымъ: а) одновременную постройку всей линіи Грачи—Бѣлорѣченская отъ Грачей до Тихорѣцкой и отъ Тихорѣцкой до Бѣлорѣченской и б) линіи Екатеринодаръ—Туапсе; 2) признать необходимой постройку линіи Канеловская—Недвиговка съ отклоненіемъ ея трассы къ востоку, съ тѣмъ, чтобы эта линія получила выходъ не на Недвиговку, а на Ростовъ, примкнувъ на лѣвомъ берегу Дона, вблизи Батайска, къ Владикавказской ж. д., или къ предположенной для разгрузки Ростовскаго узла вѣткѣ, 3) предоставить постройку линіи Екатеринодаръ—Туапсе и Канеловская—Ростовъ (Батайскъ) Обществу Черноморско-Кубанской ж. д., а постройку линіи Грачи—Бѣлорѣченская—Обществу Армавиръ-Туапсинской ж. д.; 4) ходатайство Общества Черноморско-Кубанской ж. д. о предоставленіи ему постройки линіи Райгородка — Недвиговка признать не подлежащимъ удовлетворенію; 5) финансовые расчеты

указанныхъ линій произвести, принявъ соотношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному равнымъ 1 : 14; 6) ходатайство инженера В. Ф. Добротворскаго отклонить.

Всѣ рѣшенія Комиссіи были приняты единогласно.

Подлинный за надлежащими подписями.

За Дѣлопроизводителя *Кн. В. А. Оболенскій.*

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе № 1.

Грузооборотъ и валовой доходъ по подсчету Дѣлопроизводства Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ	Выручка.	Дополнительные сборы.
А. Линія Райгородка-Недвиговка-Канеловская (305 вер.).						
Отправленіе	33.012	93	3.075.500	1/29	1.052.400	182.100
Прибытіе	9.024	120	1.087.200	1/28	393.144	32.106
Мѣстное сообщеніе	2.100	60	126.000	1/30	42.000	25.200
Все отправл., прибытіе и мѣстное сообщеніе	44.136	97	4.288.700	1/29	1.487.544	239.406
Транзитъ съ приростомъ	160.988	96	15.553.053	1/65	2.504.994	—
Итого	205.114	97	19.841.853	1/51	3.992.538	239.406
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	634.785	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	4.866.729	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія, 2 пары поѣздовъ, по 2.500 р. на версту	—	—	—	—	762.500	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы, по 302 руб. на версту	—	—	—	—	92.110	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	5.721.339	
б) на 1 версту линіи	—	—	—	—	18.758	

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Б. Линія Недвиговка-Канеловская (91 верста).						
Отправленіе:						
Хлѣбъ	5.000	46	230.000	1/25	92.000	27.500
Прочіе грузы	400	60	24.000	1/36	6.667	2.600
Все отправленіе	5.400	47	254.000	1/26	98.667	30.100
Прибытіе	2.525	60	151.500	1/3	45.245	8.865
Мѣстное сообщеніе:						
5% отъ отправленія и прибытія.	400	60	24.000	1/25	9.600	4.800
Все отправл., прибытіе и мѣстное сообщеніе	8.325	52	429.500	1/28	153.512	43.765
Транзитъ:						
Во всѣхъ сообщеніяхъ, исключая Закавказскаго . . .	24.552	80	1.964.160	1/50	392.832	
Закавказскій	5.829	80	466.320	1/45	103.627	—
Въ смѣшанномъ сообщеніи . .	2.230	80	178.400	1/36	49.556	—
25% прироста транзита . . .	8.153	80	652.220	1/47	136.503	—
Транзитъ:						
Съ Черноморской ж. д. . . .	4.500	80	360.000	1/40	90.000	
„ Кахетинской ж. д.	2.250	80	180.000	1/30	60.000	—
„ Армавиръ-Туапсинской ж. д.	3.000	80	240.000	1/45	53.333	—

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Съ Сибирской, Саратовск.-Кам. и Казанской жж. дд.	10.000	80	800.000	1/62	129.032	—
Весь транзитъ	60.514	80	4.841.120	1/48	1.014.883	
Итого	68.839	77	5.270.620	1/43	1.168.395	43.765
15% увеличеніе тарифа	—	—	—	—	175.258	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	1.387.418	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія 2 пары поѣздовъ по 2.000 рублей на версту	—	—	—	—	182.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 рубля на версту	—	—	—	—	27.482	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	1.596.900	
б) на 1 версту линіи	—	—	—	—	17.548	
В. Линія Екатеринодаръ-Туапсе (130 верстъ).						
Отправленіе	8.846	79	694.594	1/49	141.029	15.347
Прибытіе	539	35	18.865	1/73	2.586	1.309
Мѣстное сообщеніе	5.635	75	420.590	1/31	135.136	45.531
Все отправл., прибытіе и мѣстное сообщеніе	15.020	75	1.134.049	1/41	278.751	62.187

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Транзитъ:						
Закавказскій	7.192	130	934.960	1/43	215.178	—
Въ смѣшанномъ сообщеніи . .	2.752	130	357.700	1/34	106.709	—
25% прироста транзита . . .	2.486	130	323.180	1/40	80.472	—
Транзитъ:						
Съ Черноморской ж. д. . .	4.500	130	585.000	1/40	146.250	—
„ Кахетинской ж. д. . . .	2.250	130	292.500	1/30	97.500	—
„ Армавиръ-Туапс. ж. д. . .	3.000	130	390.000	1/45	86.667	—
Весь транзитъ	22.180	130	2.883.400	1/39	732.776	—
Итого . .	37.200	108	4.017.449	1/40	1.011.527	62.187
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	151.729	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	1.225.443	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія 2 пары поѣздовъ по 2.000 руб. на версту . .	—	—	—	—	260.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 рубля на версту	—	—	—	—	39.260	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	1.524.703	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	11.728	

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Г. Линія Бѣлорѣченская-Грачи (450 вер.).						
Все отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	38.510	117	4.508.851	1/36	1.233.060	221.738
Транзитъ существующихъ линій.	17.412	129	2.252.699	1/47	524.229	—
Транзитъ въ смѣшанномъ сообщеніи	2.299	126	289.674	1/36	80.465	
25% прироста транзита . . .	4.928	128	635.593	1/42	151.174	—
Транзитъ:						
Съ Черноморской ж. д. . . .	4.500	126	567.000	1/40	141.750	
„ Кахетинской ж. д.	2.250	126	283.500	1/30	94.500	—
„ Армавиръ-Туапсинск. ж. д.	9.000	126	1.134.000	1/39	290.769	—
„ Новыхъ линій Поволжья .	13.000	350	4.550.000	1/60	758.333	—
Весь транзитъ	53.389	182	9.712.466	1/47	2 041.220	—
Итого . . .	91.899	155	14.221.317	1/43	3.274.280	221.738
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	491.142	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	3.987.160	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія 2 пары поѣздовъ по 2.000 руб. на версту . . .	—	—	—	—	900.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 руб. на версту	—	—	—	—	135.900	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	5.023.060	
б) на версту линіи . .	—	—	—	—	11.162	

Приложеніе № 2.

Грузооборотъ и валовой доходъ по подсчету Отдѣла новыхъ дорогъ

(Перевальная дорога предполагается осуществленной).

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
А. Линія Райгородка-Недвиговка (214 вер.).						
Отправленіе:						
Хлѣбъ	18.500	114	2.109.000	1/30	703.000	101.750
Кожи и проч.	40	195	7.800	1/30	2.600	215
Прочіе грузы	300	150	45.000	1/36	12.500	1.950
Все отправленіе	18.840	115	2.161.800	1/30	718.100	103.915
Прибытіе	5.050	150	757.500	1/28	270.536	17.630
Мѣстное сообщеніе (5% отпр. и приб.).	1.194	60	71.640	1/30	23.880	14.328
Транзитъ:						
Всѣхъ сообщ. кромѣ Закавк. .	88.912	99	8.802.288	1/65	1.354.198	—
25% прироста	22.228	99	2.200.572	1/65	338.549	
Закавк. и Черном. ж. дор. . .	3.000	99	297.000	1/40	74.250	—
Весь транзитъ	114.140	99	11.299.860	1/61	1.766.997	
Итого . . .	139.224	103	14.290.800	1/52	2.779.513	135.873
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	416.927	

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	3.322.313	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія по 2.500 р. на 1 вер.	—	—	—	—	535.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 руб. на 1 версту			—	—	64.628	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—		3.931.941	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	18.373	
Б. Линія Недвиговка-Каневловская (91 вер.).						
Отправленіе:						
Хлѣбъ	5.000	46	230.000	1/25	92.000	37.500
Прочіе грузы	400	60	24.000	1/36	6.667	2.600
Все отправленіе	5.400	47	254.000	1/26	98.667	30.100
Прибытіе	2.525	60	151.500	1/33	45.245	8.865
Мѣстное сообщеніе:						
5% отъ отправл. и приб. . .	400	60	24.000	1/25	9.600	4.800
Транзитъ:						
Всѣхъ сообщеній съ Черноморск. портами и Влад. жел. дор. и Енисейскомъ	24.552	91	2.234.232	1/50	446.846	—
25% прироста	6.138	91	558.558	1/50	111.712	

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Съ Черноморской ж. д. . . .	4.500	91	409.500	1/40	102.375	—
Весь транзитъ	35.190	91	3.202.290	1/48	660.933	
Итого . . .	43.515	—	3.631.790	—	814.445	43.765
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	122.167	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	980.377	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія, считая по 3.000 р. на 1 версту	—	—	—	—	273.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 р. на 1 версту	—	—	—	—	27.482	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	1.280.859	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	14.075	
В. Линія Каменловская-Батайскъ.						
Отправленіе:						
Хлѣбъ	5.000	37	185.000	1/25	74.000	27.500
Прочіе грузы	400	48	19.200	1/36	5.333	2.600
Все отправленіе	5.400	39	204.200	1/26	79.333	30.100
Прибытіе	2.525	48	121.200	1/36	36.727	8.865
Мѣстное сообщеніе (5% отпр. и приб.)	400	48	19.200	1/25	7.680	4.000

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Транзитъ:						
Всѣхъ сообщеній съ Черномор. портами и Ейскомъ . . .	24.552	73	1.792.296	1/50	358.459	—
25% прироста	6.138	73	448.074	1/50	89.615	—
Съ Закавк. и Черномор. ж. д.	4.500	73	328.500	1/40	82.125	—
Заволжья и Сибири	9.000	73	657.000	1/55	119.454	—
Весь транзитъ	44.190	73	3.225.870	1/50	649.653	—
Итого . . .	52.515	73	3.570.470	1/46	773.393	43.765
15% увеличеніе тарифа . .	—	—	—	—	116.009	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	933.167	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія считая по 3.000 р. на 1 версту	—	—	—	—	219.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 р. на 1 версту	—	—	—	—	22.046	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	1.174.213	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	16.085	
Г. Линія Екатеринодаръ-Туапсе.						
Отправленіе	8.846	79	698.834	1/49	142.619	15.347
Прибытіе	539	35	18.865	1/73	2.584	1.309
Мѣстное сообщеніе	5.635	75	422.625	1/31	136.330	45.581

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Транзитъ:						
Съ Армавиръ-Туапсинск. ж. д.	3.000	130	390.000	1/45	86.667	—
„ Закавказской ж. д. . . .	1.000	130	130.000	1/40	32.500	—
„ Черноморской ж. д. . . .	4.500	130	585.000	1/40	146.250	
„ Черномор.-Кубанской ж. д.	5.000	130	650.000	1/38	171.053	—
„ ж. д. Восточной Россіи и Сибири	13.000	130	1.690.000	1/55	307.272	—
Весь транзитъ	26.500	130	3.445.000	1/46	743.742	—
Итого . . .	41.520	110	4.585.324	1/44	1.025.274	62.187
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	153.791	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	1.241.252	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія, считая по 3.000 р., на 1 версту	—	—	—	—	390.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 р., на 1 версту	—	—	—	—	39.260	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	1.670.512	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	12.850	
Д. Линія Тихорѣцкая-Грачи.						
Отправленіе:						
Хлѣбъ	21.000	106	2.226.000	1/32	695.625	115.500
Каменный уголь	10.000	50	500.000	1/100	50.000	20.000

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ	Выручка.	Дополнительные сборы.
Прочіе грузы	5.185	101	523.685	1/32	163.651	33.702
Все отправленіе	36.185	90	3.249.685	1/35	909.276	169.202
Прибытіе	7.000	112	784.000	1/41	191.219	24.500
Мѣстное сообщеніе:						
Хлѣбъ	1.000	100	100.000	1/34	29.412	10.000
Каменный уголь	1.000	100	100.000	1/48	20.833	4.000
Прочіе грузы	500	100	50.000	1/24	20.833	6.000
Все мѣстное сообщеніе	2.500	100	250.000	1/35	71.078	20.000
Транзитъ:						
Съ Владикавказскою ж. д. .	1.228	324	397.872	1/44	90.425	—
„ Армавиръ-Туапсинск. ж. д.	330	324	106.920	1/60	17,882	—
25% прироста	389	324	126.036	1/47	26.816	—
Изъ Поволжья и Сибири . . .	9.000	324	2,916.000	1/55	530.182	—
Весь транзитъ	10.947	324	3.546.828	1/53	665.305	—
Итого . . .	56.632	137	7,830.513	1/42	1.836.878	213.702
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	275.532	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	2.326.112	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія, считая по 2.500 р. на 1 версту	—	—	—	—	810.000	

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ, въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 руб. на 1 версту	—	—	—	—	97.848	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	3.233.960	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	9.981	
Е. Линія Бѣлорѣченская-Грачи.						
Отправленіе:						
Хлѣбъ въ зернѣ:						
на Новороссійскъ	6.500	115	747.500	1/37	202.027	35.750
„ Туапсе	9.900	187	1.851.300	1/37	500.351	54.450
„ Азовскіе порты	11.200	117	1.310.400	1/39	336.000	61.600
„ Царицынъ	1.000	75	75.000	1/35	21.428	5.500
„ Екатеринодаръ	400	35	14.000	1/34	4.117	2.200
Уголь каменный	10.000	80	800.000	1/80	100.000	20.000
Масляничн. сѣмена и жмыхи .	2.400	54	129.600	1/25	51.840	14.600
Прочіе грузы	7.175	86	617.050	1/32	192.829	42.287
Все отправленіе.	48.575	114	5.544.850	1/39	1.408.592	236.387
Прибытіе:						
Хлѣбъ	1.150	85	97.750	1/39	25.061	6.325
Каменный уголь на участокъ Тихорѣцкая-Бѣлорѣченская.	1.000	80	80.000	1/60	13.333	2.000
Прочіе грузы	7.500	99	742.500	1/41	181.098	41.250
Все прибытіе	9.650	95	920.250	1/42	219.495	49.575

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ въ вер.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка.	Дополнительные сборы.
Мѣстное сообщеніе.	3.300	91	303.000	1/37	81.162	28.800
Транзитъ:						
въ сообщеніи Армавиръ-Туапс. жел. дор.	20.535	170	3.490.950	1/56	623.366	—
въ сообщеніи Владикавказской жел. дор.:						
уч. Тихорѣцкая-Бѣлорѣченская.	1.015	126	127.890	1/49	26.100	—
„ Грачи-Тихорѣцкая	1.558	324	504.792	1/47	107.440	—
„ Тихорѣцкая-Потаенный . .	5.341	51	272.391	1/50	54.478	—
„ Потаенный-Бѣлорѣч. ж. д.	2.163	76	164.388	1/40	41.097	—
Приростъ 25%.	7.653	149	1.140.103	1/53	213.120	—
Изъ Заволжья и Сибири . . .	13.000	350	4.550.000	1/56	812.101	—
Весь транзитъ	51.265	200	10.250.514	1/55	1.878.101	—
Итого . .	112.790	151	17.020.864	1/47	3.587.350	14.762
15% увеличеніе тарифа . . .	—	—	—	—	538.102	—
Всего дохода отъ товарнаго движенія	—	—	—	—	4.440.214	
Доходъ отъ пассажирскаго движенія, считая 3.000 р. на 1 версту	—	—	—	—	1.350.000	
Доходъ отъ перевозки почты и прочіе доходы по 302 р. на 1 версту	—	—	—	—	135.900	
Валовой доходъ:						
а) общій	—	—	—	—	5.926.114	
б) на 1 версту линіи . .	—	—	—	—	13.169	

Грузооборотъ и результаты сооруженія и эксплоатаціи линій: по[illegible]у Дѣлопроизводства Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ.	Подвиговская	Канеловская	Екатеринодаръ	Туапсе	Канеловская	Донецкій бассейнъ.	Бѣлорѣченская	Грачи
	Всего	На 1 версту	Всего	На 1 версту	Всего	На 1 версту.	Всего	На 1 версту
Протяженіе, верстъ	91	—	180	—	305	—	450	—
Строительная стоимость съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ	16.300.000	179.[illegible]	19.500.000	150.000	48.000.000	157.377	49.000.000	102.889
Нарицательный капиталъ	1 : 19	—	1 : 19	—	1 : 19	-	1 : 19	—
Акціонерный капиталъ	1.068.400		1 272.200	—	3.131.500	—	3.196.700	
Облигаціонный ($4^1/_2$%) гарантированный, реализуемый по курсу 85%	20 204.400		24.170.800	—	59.497.500	—	60.787.100	
Всего	21 267.800	—	25.443.000	—	62.629.000		63 933 800	
Ежегодные обязательные платежи	935.065		119 348		2 755 327		2 812 733	
5% купонный налогъ	45.460		54 384		133 869		136 659	
Грузооборотъ, въ тысячахъ пудовъ								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	8 32[illegible]	[illegible]	15 020	116	44 136	145	38.510	86
Транзитъ	60 51[illegible]	6[illegible]	22 18[illegible]	171	160 [illegible]88	528	53 389	119
Всего тысячъ пудовъ	68.839	7[illegible]	37.200	286	214.024	672,5	91.899	204,2
Интенсивность движенія, въ тысячахъ пудо-верстъ								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	429.500	4.7[illegible]	1.134.049	8.723	4.288.700	14.061	4 508.851	10.020
Транзитъ	4.841.120	53 1[illegible]	2 883.400	22.180	15.553.053	50.994	9.712.466	21.583
Всего тысячъ пудо-верстъ	5.270.620	57.9[illegible]	4.017.449	30.903	19.841.753	65 055	14.221.317	31.603
Валовой доходъ, въ рубляхъ								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	197.277	2.1[illegible]	340.938	2.623	1 726.950	5 662	1.454.798	3 233
Транзитъ	1.014.883	11.[illegible]	732.776	5.637	2 504.994	8.213	2.041.220	4 536
Итого по товарному движенію	1.812.160	13.3[illegible]	1.073.714	8 259	4 231 944	[illegible]	3 496.018	7 769

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ	Педвиговъ	Копеловская	Екатеринодаръ	Гуйсе	[illegible]	Джекабъ бассейнъ	Бѣлорѣченская	Грачи
	Всего	На 1 версту	Всего	На 1 версту	Всего	На 1 версту	Всего	На 1 версту
Увеличеніе тарифа на 15%	175 258	1 9[illegible]	151.729	1.167	634 785	2 [illegible]81	491.142	1 091
Пассажирское движеніе и перевозка большой скорости	182.000	2 0[illegible]	260.000	2 000	762 [illegible]	2 500	900.000	2 000
Прочіе доходы, независящіе отъ движенія и перевозка почты	27 482	3[illegible]	39.260	30[illegible]	92 110	302	1[illegible].900	302
Всего валового дохода	1.596 900	17 5[illegible]	1 524 70[illegible]	11 728	5 721 339	[illegible]8 758	5 023 060	11 16[illegible]
Расходы эксплоатаціи								
а) Независящіе отъ движенія	273 000	3 0[illegible]	650.000	5 000	915 000	3 000	1 350 000	3.000
б) Зависящіе отъ движенія	446.956	4 9[illegible]	433 641	3 336	1 625.006	5.328	1.414.427	3 143
Средняя нагрузка поѣзда	18.000	—	18.000		18 000		18.000	
Количество пассажирскихъ поѣздовъ	2 пары		2 пары		2 пары		2 пары	
Стоимость поѣздо-версты	1 руб		1 руб		1 руб		1 руб	
в) Купонный налогъ	45 460	50[illegible]	54 384	418	133 869	439	136.659	304
Всего расходовъ эксплоатаціи (а+б+в)	765 416	8 4[illegible]	1.138.02[illegible]	8 754	2 673 875	8 767	2 901 086	6 447
Коэффиціентъ эксплоатаціи	47.9%		74,6%		46.7%	—	57,7%	
Чистый доходъ	831 484	4.1[illegible]	386 678	2 974	3.047 464	9 992	2 121 9[illegible]4	4 7[illegible]
2% въ запасный капиталъ	[illegible]6 630	18[illegible]	7 733	59	60.949	200	42 439	[illegible]4
Остатокъ чистаго дохода	814 854	8 [illegible]	378 945	2 915	2 986.515	9 792	2 079 535	4 621
Обязательные платежи по облигаціямъ	935 665	10 28[illegible]	1.119 348	8 610	2 755.827	9 [illegible]35	2.812.733	6 250
Чистая прибыль въ рубляхъ			-		231 188	758		-
Приплата казны по гарантіи	120 811	[illegible] 32	740.403	5 69[illegible]			733.198	1 629

Грузооборотъ и результаты сооруженія и эксплоатаціи линій по счету Дѣлопроизводства Отдѣла Новыхъ Дорогъ *).

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ	Недвица — Райгородъ				[illegible]				[illegible]			
	Перевальная предположена дорога существующей		Перевальная предположена дорога не существующей		[illegible] дорога существующей		[illegible] дорога не существующей		Перевальная [illegible] существующей		[illegible] не существующей	
	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.
Протяженіе верстъ	21[illegible]		214		[illegible]		9[illegible]		73		73	
Строительная стоимость съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ	41.018.000	191 673	41.018.000	19[illegible]	[illegible]	215.990	19 650 000	215 990	9.014 000	12[illegible]	[illegible]	[illegible]
Нарицательный капиталъ	1 · 14	—	1 : 14		1 · 14		1 · 14		1 · 14		1 . 14	
Акціонерный капиталъ	3.94[illegible] 900	—	3.941.900		1.888 400		1 888.400		865.900		865 900	
Облигаціонный (4 ½ %) гарантиров., реализуемый по курсу 75%.	55.187.100		55.187.100		26 [illegible]7.600		26 [illegible]37 600		12 122 6[illegible]		12 122 6[illegible]	
Всего	59 129.000.		59.129 000		28 326 000		28 326 000		12 988 500		[illegible] 988 5[illegible]0	
Ежегодные обязательные платежи	2.570 0[illegible]9		2 570.059		1.231.199		1 231 1[illegible]9	—	564 624		564 624	
5% купонный налогъ	128.503		128.508		61 560		61 560		28 231	—	28.231	
Грузооборотъ, въ тысячахъ пудовъ												
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	25.084	117	25 084	1[illegible]	8 325	91	8 325	91	8 325	114	8 325	114
Транзитъ	114 140	[illegible]33	120 140	5[illegible]	35 190	387	47 [illegible]04	522	44.190	606	[illegible] 500	775
Всего тысячъ пудовъ	139 224	650	145 224	6[illegible]	[illegible]3.515	478	5[illegible] 829	613	52 515	720	65 825	889
Интенсивность движенія, въ тыс. пудо-верстъ												
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	2 976.940	13.972	2 976.940	13 9[illegible]	429 500	4 720	4[illegible]9 500	4 720	344 600	4 720	[illegible]44 600	4 7[illegible]0
Транзитъ	11.313 860	52.803	11.907.860	5[illegible]	[illegible]3.202 290	35 190	4 323 864	47 5[illegible]4	3 2[illegible]	44.190	4 124 792	5[illegible]04
Всего тысячъ пудо-верстъ	14 290.800	66.775	14 884 800	69 5[illegible]	[illegible]3.631 790	39 81[illegible]	4 [illegible]52 364	52 22[illegible]	3 570 470	48 910	4 [illegible]69 39[illegible]	61 224
Валовой доходъ, въ рубляхъ												
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	1.148.389	5.366	1.148.389	[illegible]	197 277	2 17[illegible]	197 277	2 1[illegible]9	167 505	2 295	167 505	2 295
Транзитъ	1 766.997	8.257	1.919.304	[illegible]	660.93[illegible]	[illegible] 251	[illegible]48 260	[illegible]409	649.653	8 899	875 487	1[illegible].993
Итого по товарному движенію	2 915 386	13.62[illegible]	3.067.693	14.3[illegible]	[illegible]	9.4[illegible]	[illegible]145 [illegible]	12 [illegible]58	817.15	11.194	1 042.992	14 288

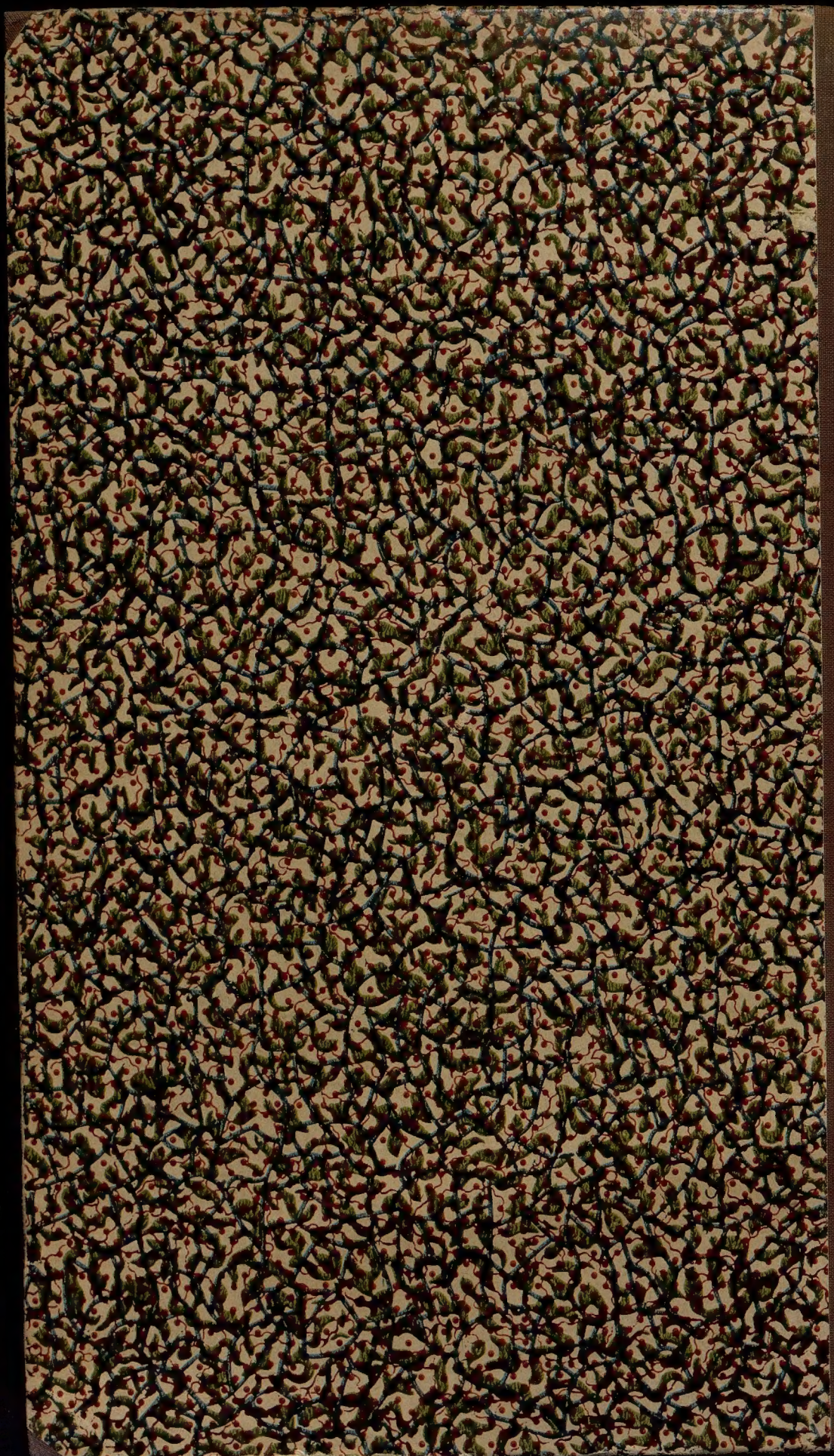
*) Въ основаніе подсчета положены цифры, принятыя Дѣлопроизводствомъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, главнымъ образомъ [illegible] съ нѣкоторыми указаніями, сдѣланными [illegible] Комиссіи о Новыхъ Дорогахъ 15 18 мая и 23 26 ноября

Грузооборотъ и результаты сооруженія и эксплоатаціи ли[illegible] по счету Дѣлопроизводства (Отдѣла Новыхъ Дорогъ*).

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ	Екатеринодаръ-Туапсе. Перевальная предположена дорога существующей. Всего	На 1 версту	Екатеринодаръ-Туапсе. Перевальная предположена дорога не существующей. Всего	На 1 версту	Тихорецкая-Царицынъ. Всего	На 1 версту	Грачи-Бѣлорѣченская. Всего	На 1 версту
Протяженіе, верстъ	180	—	180	—	324	—	450	
Строительная стоимость съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ	22 680.000	174[illegible]	22.680.000	174.462	41.174.732	127.088	60 299.345	139.985
Нарицательный капиталъ	1 : 14		1 : 14	—	1 : 14	—	1 : 14	
Акціонерный капиталъ	2.179.600		2 179.600		3 957 000	—	5.794.900	
Облигаціонный ($4^{1}/_{2}$%) гарантированный, реализуемый по курсу 75%	30.514.400	—	30.514.400	—	55 398.000	—	81.129.100	
Всего	32.694 000		32.694.000		59.355.000		86.924.000	
Ежегодные обязательные платежи	1.421.084	—	1.421.084	—	2.583 768	—	3.783.857	
5% купонный налогъ	71 054	—	71.054	—	129.188	—	189.193	
Грузооборотъ, въ тысячахъ пудовъ:								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	15.020		15 020	115	45.685	141	61 525	137
Транзитъ	26.500		40.180	310	10.947	34	[illegible]	114
Всего тысячъ пудовъ	41.520		55.200	425	56.632	175	112.790	[illegible]
Интенсивность движенія, въ тысячахъ пудо-верстъ								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	1.140.324	8.[illegible]	1.140.324	8.766	4 283.685	13.221	6.770.850	[illegible]
Транзитъ	3.445.000	26.[illegible]	5 223.400	40.186	3.546.828	10.947	10.250.514	22 779
Всего тысячъ пудо-верстъ	4.585 324	35[illegible]	6.368.724	48.952	7.830.513	24.168	17.020.864	37 824
Валовой доходъ въ рубляхъ:								
Отправленіе, прибытіе и мѣстное сообщеніе	348 719	2.[illegible]	343.719	2.644	1.385.275	4.275	2.024.011	4 495
Транзитъ	743.742	5.[illegible]	1.199.742	9.229	665.305	2.053	1.878.101	4 172
Итого по товарному движенію	1.087.461	8.[illegible]	1.543.461	11.873	2.050.580	6.328	3.902.112	8.670

*) Въ основаніе подсчета положены цифры, принятыя Дѣлопроизводствомъ Департамента Желѣзнодорожныхъ [illegible], главнымъ образомъ, въ связи съ нѣкоторыми указаніями, сдѣланными въ засѣданіяхъ Комиссіи о Новыхъ Дорогахъ 17—18 мая и 23—26 ноября.

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ	Нед[illegible] — [illegible] Перевальная предположена дорога су[illegible]щей: Всего	На 1 вер.	Перевальная предположена дорога [illegible]ствующей: Всего	На 1 вер.	Недвиговка — Каваловская. Перевальная предположена дорога существующей: Всего.	На 1 вер.	Перевальная предположена дорога не существующей: Всего	На 1 вер.	Каваловская — Батайскъ. Перевальная предположена дорога не существующей: Всего.	На 1 вер.	Перевальная предположена дорога существующей: Всего.	На 1 вер.
Увеличеніе тарифа на 15%	416 92[illegible]	1 948	43[illegible] 77[illegible]	[illegible]	122 167	1 343	165 266	1 816	116 009	1 589	150 556	2.062
Пассажирское движеніе и перевозка большой скорости	535 000	2 500	535 000	[illegible]	273 000	3 000	273 000	3 000	219 000	3 000	219 000	3 000
Прочіе доходы не зависящіе отъ движенія, и перевозка почты	64.628	302	64 628	[illegible]	27 482	302	27 482	302	22 046	302	22 045	302
Всего валового дохода	3 931 9[illegible]1	18 375	4 107 094	19 [illegible]	1 280.859	14 075	1 611 285	17 706	1 174.213	16 085	1 434 [illegible]93	19 652
Расходы эксплоатаціи												
а) не зависящіе отъ [illegible]	749 000	3 500	749 000	3 5[illegible]	318.500	3 500	318 500	3.500	255 500	3 500	255 500	3.500
б) зависящіе отъ движенія	1 327 648	6 [illegible]04	1 367 248	6 [illegible]	401.548	4 413	476 256	5 234	365 927	5 013	425 856	5.834
Средняя нагрузка поѣзда	18 000		18 000		18 000		18.000	-	18 000		18.000	
Количество пассажирскихъ поѣздовъ	2 пары		2 пары	-	2 пары		2 пары		2 пары	—	2 пары	—
Стоимость поѣздо-версты	1 р. 20 к.		1 р. 20 к.		1 р. 20 к.		1 р. 20 к.		1 р. 20 к.	-	1 р. 20 к.	-
в) 5% купонный налогъ	128 503	600	128 50[illegible]	6[illegible]	[illegible]1 560	676	61 560	676	28.231	387	28 231	387
Всего расходовъ эксплоатаціи (а + б + в)	2 20[illegible] [illegible]1	10 [illegible]04	2 244 751	[illegible]4[illegible]	[illegible]81 608	8 589	856.316	9 410	649.658	8 900	709 587	9 721
Коэффиціентъ эксплоатаціи	56,1%		54 6%		61 0%		53,1%	-	55 4%		49,5%	-
Чистый доходъ	1 726 790	8 069	1 862 343	8 7[illegible]	49[illegible].251	5 486	754.969	8.077	524 755	7 [illegible]55	725 006	9 931
2% въ запасный капиталъ	34 536	[illegible]6	[illegible] 247	[illegible]	9 987	110	15 099	166	10.495	144	14 500	199
Остатокъ чистаго дохода	1 692.254	7 908	1 823 09[illegible]	8 52	489 266	5 376	739 870	7 911	514 260	7 041	710 506	9.732
Обязательные платежи по облигаціямъ	2 570 05[illegible]	12 [illegible]2	2 570 055	12 0[illegible]	1.231 199	13 530	1 231 199	13 530	564.624	7 735	564 624	7 735
Чистая прибыль, въ рубляхъ					—			—	—	—	145.882	1.997
Приплата казны по гарантіи	877 8[illegible]5	4 102	746 963	3 4[illegible]	741.933	8 154	491 329	5 619	50.364	694		

Наименованіе статей	[illegible] Туа[illegible]				Т[illegible]		[illegible]	
	Пер[illegible] предпол[illegible] жел. дорога [illegible] существующ[illegible]		[illegible] жел[illegible] дорога [illegible]					
	Всего	На версту	Всего	На версту	Всего	На 1 версту	Всего	На версту
[illegible] тариф[illegible] 1[illegible]	[illegible]	[illegible]	222 [illegible]	[illegible]	2[illegible] 552	850	[illegible]	[illegible] 96
[illegible] пассажир[illegible] и [illegible] большой [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3 000	[illegible]	2 500	1 350 000	3 000
Проч[illegible] доход[illegible] отъ движенія и перевозка почты	39 260	[illegible]	[illegible]	302	97 846	[illegible]	135 90[illegible]	[illegible]
Всего [illegible] ового дохода	1 670 [illegible]	[illegible]	2 194 [illegible]	16 884	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Расходы эксплоатаціи								
а) [illegible] отъ движенія	650 000	5 000	650 000	5.000	1.134 000	[illegible]	[illegible] 575 000	3 500
б) зависящ[illegible] отъ движен[illegible]	533 448	[illegible]	652 008	5 015	1.089 990	[illegible]	923 124	4 274
Средняя нагрузка поѣзда	18 000		[illegible]		18 000		18 000	—
Количество пассажирскихъ [illegible]	2 пары		[illegible]		2 пары		2 пары	
Стоимость поѣздо-версты	[illegible] р. 20 к.		[illegible] р. 20 к.		1 р. 20 к.		[illegible] р. 20 к.	
в) 5% [illegible]	71 054	[illegible]	71 074	[illegible] 547	[illegible] 29 188	89[illegible]	189 193	[illegible]
Всего расходовъ эксплоатаціи (а+б+в)	1 254 [illegible]	9[illegible]	[illegible] 173 [illegible]	[illegible] 562	2 353 [illegible]	7 26[illegible]	[illegible] 687 317	8,1[illegible]
Коэффиціентъ эксплоатаціи	75.1%		[illegible] 2,6%		72.8%		62,2%	
Чистый доходъ	416.010	3.2[illegible]	821.850	6.322	880.782	[illegible] 410	2.238 797	4 974
2% въ запасный капиталъ	8 320	[illegible]	16 437	126	17.616	54	44 776	99
Остатокъ чистаго дохода	407 690	3.1[illegible]	805 413	6.196	863.166	2 356	2 [illegible] 94 0[illegible]	4 875
Обязательные платежи по облигаціямъ	1 421 084	10 93[illegible]	[illegible] 421 084	10 932	2 [illegible] 3.758	7 974	3 783 8[illegible]	8 409
Чистая прибыль, въ рубляхъ								
Приплата казны по гарантіи	1 013 394	7 78[illegible]	61[illegible] 871	4 73[illegible]	1 720 602	5.310	1 [illegible] 89 836	3 554

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.